Astrid Tydén-Jordan

Kröningsvagnen

KONSTVERK och RIKSKLENOD

Diss QU
Stockholm
1985

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547023_0031

Kröningsvagnen

Till Heinz, Moritz, Mia, Henric

Tryckt med bidrag från
Konung Gustaf VI Adolfs fond för Svensk kultur
Livrustkammarstiftelsen
Längmanska kulturfonden

Översättning av bildtexter, summary och abstract: Roger Tanner
Översättning av avsnittet om Kristinas och Karl XI:s kröningsvagnar:
Skans Victoria Airey

Produktion: Karl-Åke Svensson, Allmänna Förlaget
Livrustkammarens fotograf: Göran Schmidt
© Astrid Tydén-Jordan

Omslaget:
Kröningsvagnen. Foto: Lrk.

Försätts- och eftersättsblad:
Kröningsvagnens klädsel invändigt 1751, broscherat silvertyg med guldflammor, oriflamme. Foto: Lrk.

Centraltryckeriet AB, Borås 1985
ISBN 91-38-09030-9

Astrid Tydén-Jordan

Kröningsvagnen

KONSTVERK OCH RIKSKLENOD
EN STUDIE I BAROCKENS
KAROSSBYGGNADSKONST

LIVRUSTKAMMAREN

STOCKHOLM 1985

Akademisk avhandling
för filosofie doktorsexamen
vid Stockholms unviersitet 1985

Konstvetenskapliga institutionen
106 91 Stockholm

Abstract

The Coronation coach

The art of the Baroque and the widespread adoption of ceremonial coaches were hastened during the 17th century by the emergence of the autocracies. Coaches came to mean more and increasing attention was devoted to their embellishment and coach decorations were prepared by Jean Le Pautre and other artists. French taste was leading during the reign of Louis XIV, and in Sweden as in other countries, coaches became one of the important luxury articles imported from France. Coronation coaches were ordered from Paris for Queen Christina in 1650 and for Charles XI in the 1670s.

The Coronation coach in the Royal Armoury, one of the oldest and finest "carosses modernes" ceremonial coaches still extant, provides the starting point of this thesis. It was ordered in Paris for Charles XI in 1696 after the Royal Mews had been destroyed by fire. Three years later it was decorated in Stockholm, to drawings by Jean I. Berain, by French artists called in to work on the interior of the new Royal Palace. The pictorial programme was modified to suit the new king, Charles XII. An analysis of the iconography and form of the coach reveals allegories glorifying the King and a structural use of principles of architectural theory. Comparisons are made with the coaches of other European royalties.

A special study is made of the parallells between ceremonial coaches and palace interiors. Coaches of exalted rank and quality were designed and made by the most eminent artists, who also directed or assisted in the design of palaces and other official interiors. The treasures of the coachbuilder's art were fashioned under the direct influence of the ceremonial environment for which they were destined, and accordingly they were invested with the same symbolic values.

Innehållsförteckning

Förord

DEN EUROPEISKA PRAKTVAGNEN *9*
Utvecklingshistoria 9
Förutsättningarna 9
Medeltidens festvagn – förbehållen kvinnligt bruk *12*
Ökad vagnsanvändning i nyare tid *12*
Barocken. Enväldet som förutsättning för praktkarossernas spridning *16*
Den öppna och den slutna karossen *17*
Karossernas betydelse leder till ökade estetiska krav på deras utformning *18*
"Carosses modernes" *20*
Kungliga franska karosser *24*
Sverige under 1600-talets andra hälft 27
Kristinas kröningsvagnar *28*
Karl XI:s kröningsvagn *31*
Textilier och seldon *36*

KARL XI:s CEREMONIVAGN, "BERAINVAGNEN" *38*
Karossens tillkomst på 1690-talet 38
Förhistorien *38*
Beställningen och förarbetena i Paris 1696 *40*
Rekapitulation av tillverkningsförloppet *53*
Exkurs *54*
Färdigställandet i Stockholm 1699 *60*
Karl XI:s vagn blir Karl XII:s *60*
Snickar- och vagnmakararbeten *62*
Smedsarbeten *63*
Skulptur och förgyllning *63*
Guldsmedsarbeten *68*
Måleri *71*
Textil- och sadelmakararbeten *72*
Seldon *73*
Intåget 1699 och hertigparet av Holstein-Gottorp *74*
Berainkarossens dekor 76
Formanalys *77*
Imperialens plafond *78*
Fotbottnen *80*
Bakkarmen *81*
Bildanalys – Allegorierna *82*
Höger sidofyllning *82*
Vänster sidofyllning *82*
Sidoväggarnas svicklar *85*
Höger svickelfält *85*
Vänster svickelfält *88*
Dörrens stora fyllning *90*
Den realiserade dörrmålningen *90*
Dörrens nedre fyllning *90*
Bakväggen *91*
Bakväggens nedre fyllning *94*
Framväggen *96*

Sammanfattning av det ikonologiska programmet *97*
Den utförda karossdekorens förhållande till Berains förlagor *100*
Andra åkdonsförslag av Jean Berain *101*

INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSEN *104*
Andra europeiska karosser *104*
Daniel Marots karossprojekt för Wilhelm III 1698 *104*
Maria Annas bröllopsvagn 1708 *107*
Kronvagnen, "Coche da Coroa" ca 1713–1720 *108*
Ambassadör Osunas kaross 1713 *112*
Exkurs om marketerigolven *115*
Relationer till inredningskonsten *121*
Dekor och symbol i ceremoniell miljö *121*
Hovstallets nyanskaffningar 1696–1720 *128*
Ritningar *128*
Hovstallets nyanskaffningar *128*
Kröningsåren 1719 och 1720 *133*

KAROSSENS MODERNISERING TILL KRÖNINGEN 1751 *137*
Förberedelser *137*
Ändringsförslaget *138*
Den gamla klädseln och ornamenten *139*
Utförandet *139*
Smedsarbeten *140*
Vagnmakararbeten *140*
Skulptur *140*
Måleri och förgyllning *142*
Boullegolvet *144*
Gördelmakarearbeten *144*
Textilier och sadelmakararbeten *144*
Leveranser *144*
Kröningsselarna *146*
Kröningsschabraket *146*
Vård och förvaring *151*

Kröningskarossens dekor *151*
Exkurs: berlinare och ceremoniell konservatism *156*

Kröningsvagnens senare öden och användning *157*

Bilagor *163*

The coronation coach – work of art and national heirloom (Summary) *171*

Förkortningar *181*
Källor och litteratur *181*
Kommentar till bilderna *185*
Register *186*

Förord

I samband med konserveringen på 1970-talet av de kungliga praktvagnarna i Livrustkammaren krävdes faktaunderlag, och för mig öppnade sig ett nytt och rikt arbetsfält där flera konstgrenar samverkar. Mycket snart stod det klart för mig att hela samlingen är av hög kvalitet, men även att den var nästan outforskad, och att det förnämsta föremålet, Kröningsvagnen med sina anor från Karl XI:s tid hade en särskilt intressant historia.

Avsikten med detta arbete har främst varit att konstvetenskapligt undersöka denna ceremonikaross, att söka klarlägga omständigheterna kring dess tillkomst, hur den ursprungligen sett ut och omfattningen av 1751 års modernisering. Vidare har jag försökt belysa dess internationella ställning och visa på vissa paralleller mellan karossbyggnadskonsten och arkitekturen i ceremoniella kungliga miljöer.

En inledande överblick av praktvagnarnas historik och karosstypens utveckling har känts nödvändig som bakgrund, då en dylik framställning saknas på svenska. För att fullständiga bilden av svensk vagnskultur vore det angeläget att framdeles utvidga studierna och undersöka berlinervagnens utveckling och den inhemska vagnbyggnadskonsten under främst 1700- och 1800-talen. Detta arbete har påbörjats i några uppsatser.

Det utländska materialet har jag studerat i vagnsamlingarna i Lissabon, Wien, München, Moskva, Madrid och London. Genom resestipendium från Helge Ax:son Johnssons stiftelse har jag vidare kunnat bese vagnsamlingarna i Veste Coburg, Regensburg och Graz bl.a. och medel från Ogradueradе forskares fond har möjliggjort studier av svåråtkomlig litteratur i Bibliotèque Nationale i Paris, åkdonen i Écurie Royale i Versailles och i Musée de la Voiture i Compiègne.

Gentemot de forskare som tidigare arbetat inom det fält som avhandlingen berör känner jag stor tacksamhet. Främst vänder jag mig till fil. dr. Carl Hernmarck som generöst delat med sig av sitt kunnande och vars uppsatser om vagnens tidigaste skede har varit en inspirerande startpunkt. Dr. phil. Restaurator Rudolf Wackernagel i München har i sin utmärkta avhandling gjort en första översikt av franska kröningsvagnar från tiden 1696–1825. Musiedirektör Maria Madalena de Cagigal e Silva († 1984) har varit mycket tillmötesgående vid mina studier av vagnmaterialet i Lissabon. Professor Gösta Berg har haft vänligheten att låta mig ta del av sin excerptsamling och att kommentera det inledande kapitlet.

Ett varmt tack vill jag framföra till min examinator professor Patrik Reuterswärd för den stora uppmuntran och den konstruktiva kritik han givit under avhandlingens framväxt. Jag vill också tacka min handledare chefen för Kungl. Husgerådskammaren docent Stig Fogelmarck för alla värdefulla synpunkter som han framfört under de diskussioner vi haft under åren, och min chef överintendent Kersti Holmquist, som positivt stött min forskning och drivit på arbetets slutförande.

Fil. dr. Agneta Börtz Laine har varit rådgivande i ikonologiska frågor, min kollega 1:e intendent Gudrun Ekstrand har läst korrektur och givit goda råd, fil. kand. Lena Holger har medverkat vid utarbetandet av registret. 1:e bibliotekarie Yvonne Frendel har granskat notsystemet, käll- och litteraturförteckningen. Till de nämnda vill jag framföra mitt varma tack, som även går till tjänstemännen vid de institutioner som jag anlitat, speciellt Riksarkivet, Slottsarkivet, Nationalmusei gravyrsal och Kungliga biblioteket. Givetvis tackar jag också min egen institution Livrustkammaren, särskilt Fil. dr. konservator Frantisek Makes som alltid varit beredd till samarbete och därvid bidragit med sina eminenta kunskaper i tekniska och konserveringsfrågor och 1:e fotograf Göran Schmidt som står för en stor del av bildmaterialet.

Det är en stor glädje och förmån att Livrustkammarstiftelsen beviljat medel som gjort det möjligt att trycka arbetet i föreliggande form. I tacksamhetsskuld står jag även till Konung Gustav VI Adolfs fond och Längmanska kulturfonden som båda givit bidrag till bokens tryckning.

Övriga vänner och kollegor som på olika sätt med råd och diskussioner uppmuntrat mig vill jag härmed tacka, däribland "Stöd och krav" gruppen och KB-gänget.

Min man har varit en intresserad läsare och bra kritiker som bidragit med fotografering och uträkningar och sett till att jag fått arbetsro vid bokens slutförande. Även mina barn, som blivit förtrogna med karosser, har givit mig sitt stöd och tillägnas med tacksamma tankar denna avhandling.

Lidingö den 3 september 1985

Astrid Tydén-Jordan

Den europeiska praktvagnen

Utvecklingshistoria[1]

Förutsättningarna

Under 1600-talets andra hälft inleddes en ekipagekulturens blomstringstid som i sitt slag var enastående och varade i ett århundrade. I ett arbete koncentrerat till denna epok, då den för persontransport avsedda vagnen samtidigt nådde högsta sociala rang och konstnärliga nivå, är det berättigat att ta upp de tekniskt-sociologiska förhållanden som banat vägen till denna höjdpunkt. Denna historiska exposé skall också visa att lyxinriktad vagnsproduktion funnits i ett annat långt tidigare skede. Förutsättningar för en social breddning av vagnsbruket och ökat intresse för körkonsten i sig, gavs däremot först i nyare tid genom successivt införda förbättringar av två slag, de som ökade bekvämligheten eller underlättade manövreringen av åkdonet, vilket i sin tur ledde till nya vagnsformer.

Kärnan till förståelsen av praktvagnens uppkomst och dess viktiga roll i det sociala och kulturella skeendet, är insikten om den betydelse som åkandet i en vagn tillmättes. Den person som färdades i en vagn utmärkte sig över sin omgivning på ett markant sätt. I alla tider betraktades ridandet som ett socialt privilegium. Till detta kom att hästen var ett dyrbart djur som möjliggjorde snabb och bekväm transport, varför människorna intuitivt kom att jämställa fysisk upphöjdhet med rangmässig.

Tekniskt sett är vagnen en av de mest betydelsefulla konstruktionerna människan åstadkommit, ett avancerat hjälpredskap och tecken på kulturell utveckling hos de folk som använt sig av den. Under början av sin nästan 5000-åriga historia var den bärare av nyttolaster, snart följd av nya funktioner som krigsvagn och kultvagn, av vilka de sistnämnda aspekterna var utgångspunkter för den på persontransport inriktade vagnsbyggnadskonsten.

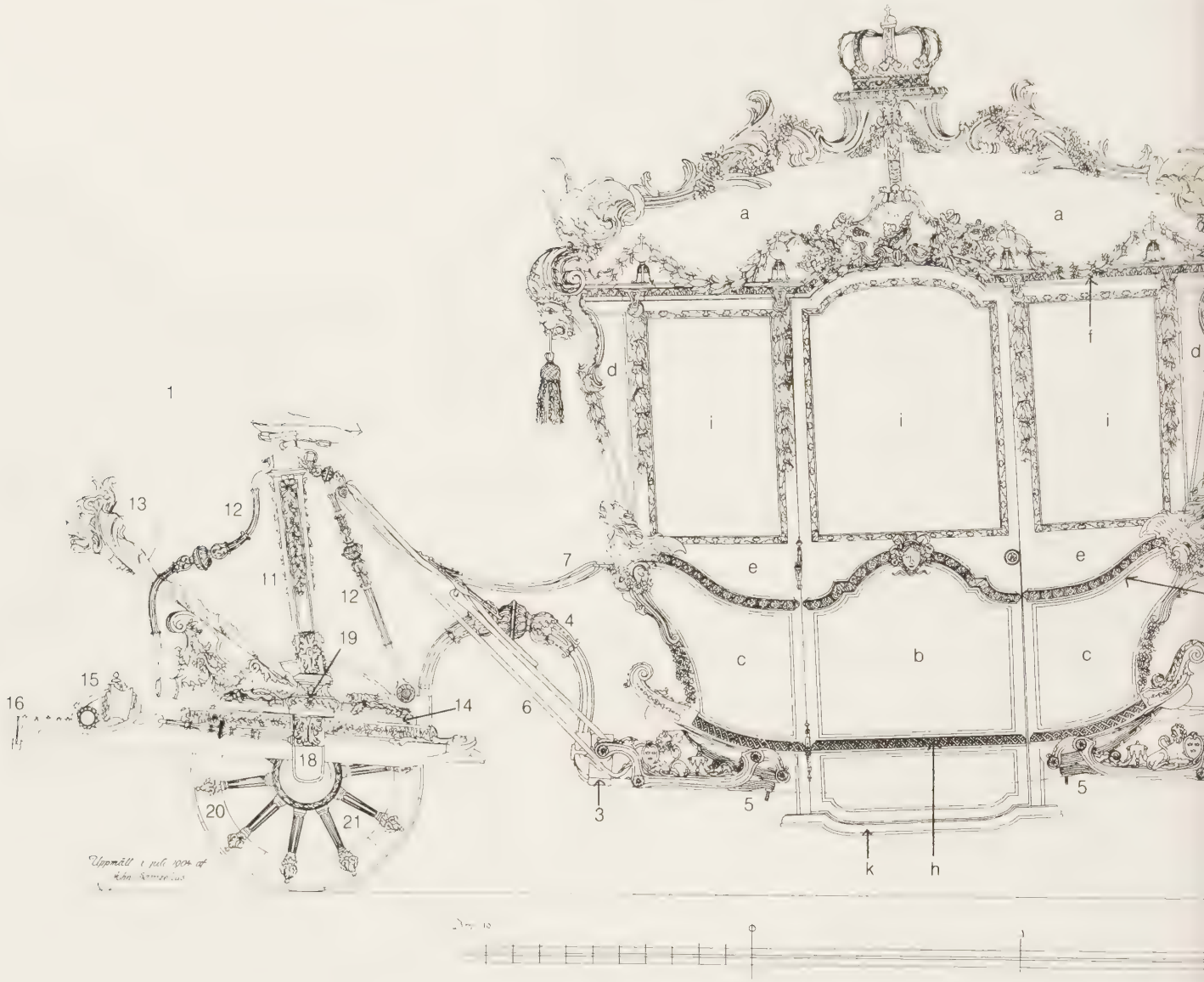
I Europa härrör de äldsta vagnsfynden från 5000–1000-talen f. Kr. Krigsvagnens typ, även använd som sportvagn vid kapplöpningar, övertog grekerna från Persien. Det var en tvåhjulig vagn med tre slutna sidor och öppning bak. Som furstlig krigsvagn var den jämförbar med en rullande piedestal, i vilken fursten var synlig för och över fotfolket som deras förebild i striden. Som Heinrich Kreisel helt riktigt påpekat är detta den första vagnsformen som företräder den åkandes person.

En första blomstringstid för den europeiska vagnskulturen inföll under romersk tid. Under romerska republiken fanns ett stort antal vagnar av olika bestämning.[2] Den av kvinnor använda vagnstypen benämndes Pilentum, men de kunde även använda bärstol, medan prästerskapet använde Carpentum, en täckt vagn i vilken kultföremål i förnäm avskildhet kunde föras till Kapitolium. Prästerna undantagna, var det otänkbart för män att åka i vagn då det ansågs förvekligande. Undantag var kapplöpningsvagnen och den mycket speciella triumfvagnen som segerrika fältherrar kördes i. Triumftåget var en alldeles särskild sedvänja som utbildades i Rom, ansedd som den högsta militära utmärkelse som kunde erhållas. Stående i sin "currus triumphalis" for fältherren in i Rom med en lagerkvist i handen.[3] Vit tycks ha varit vagnens färg, ofta gjord av elfenben, och den förspändes gärna med fyra vita hästar. Under kejsartiden blev triumftågen förbehållna kejsaren.

[1] Kartläggning av äldre vagnshistoria finns bl.a. i Diderots och Roubos 1700-talsencyklopedier, Bullets *Dissertations*, Ginzrots praktverk 1817–30, Ramé 1856 och Thrupp 1877. Kapitlet bygger främst på framställningar i H. Kreisels *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig 1927, och senare arbeten av R. Wackernagel, *Der Französische Krönungswagen*, Berlin 1966, och art. *Festwagen* i Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte, Lieferung 87–88, München 1982–1983. Vidare L. Tarr, *The history of the carriage*, London och Budapest 1969, W. Treue, *Achse, Rad und Wagen*, München 1965 och G. Bergs art. *Vagn* i Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid, bd 19, Malmö 1975.

[2] Vagnsbenämningar och användningsområden hos Ginzrot a. a. bd I, s 22 ff. Även Tarr a. a. s. 139 ff.

[3] Tarr a. a. s. 141, 149. Kreisel a. a., s. 7.

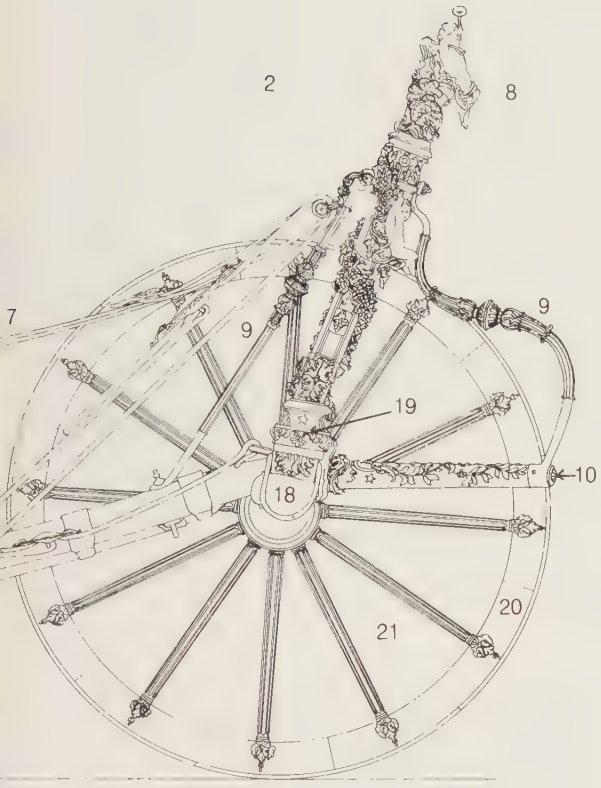


Kröningsvagnen, uppmätningsritning 1904, av John Samzelius. Lrk.

Vagnstermer:

Vagnskorg, *korpus*
a) imperial, himmel, tak
b) dörrfyllning, "grand panneau"
c) sidofyllning
d) hörnfyllning
e) svickel
f) gesims med taklist
g) korglist, mellanlist
h) korgbottenlist
i) fönster
k) tröskellist

Undervagnen *underredet, består av 1) framvagn och 2) bakvagn vilka förbinds av en 3) bom, som framtill ansluter till två*
4) svanhalsar.
5) fjädrar "à l'écrevisse", med fjäderbeslag, "mains"
6) hängremmar
7) korsremmar, stöt- och svängremmar
8) bakkarm, två stolpar med tvärbåge emellan
9) karmsträvor, stöttor
10) bomände, gaffelände (2 st)
11) framkarm, kuskbock
12) karmsträvor, stöttor
13) fotbräda
14) vändkrans, kransaxel
15) förvåg med svänglar, för fastgörande av anspann
16) lager för tistelstång
17) tistelstång
18) hjulaxel
19) axelträd
20) hjulkrans, lötkrans, med hjulskena ytterst
21) eker



Till följd av orientaliskt inflytande infördes under kejsartiden den första representationsvagnen för män med den persiska lyxvagnen "Harmamaxa" som typexempel.[4] I denna fanns urmodern till senare tiders kaross, carruccan, först som kejsarens stats- och resevagn men snart använd även av manliga ståndspersoner. Även etymologiskt är latinets carrucca ursprunget till italienskans carozza, tyskans Karosse och vårt svenska kaross.[5]

Bortser man från mångfalden benämningar och yttre variationer på antikens vagnar kan två huvudtyper urskiljas, en täckt och en öppen vagn. Enkelt uttryckt var den öppna vagnen i princip en länstol på hjul medan den täcka vagnens form kan härledas ur den ofta täckta och av två djur burna bärstolstypen – senft eller "hästbår".[6] Den senare hade som kejserlig rese- och statsvagn i form av carruccan sin första glanstid under senromersk kejsartid. De romerska vagnarnas tekniska status känner man till genom fynd som visat att uppfinningen med den vridbara framaxeln redan gjorts. På vissa håll förekom upphängning av vagnskorgen i stolpar.[7]

Vagnslyxen frodades på ett nästan ofattbart sätt. Kejsarnas vagnparker kunde omfatta upp till tusentalet åkdon och i storslagna processioner imponerade praktvagnarna till antal och utförande. Liksom andra lyx- och statusföremål från tiden byggdes de i dyrbara material. Huvudsakligen utförda i metall, ofta brons, med dekor av elfenben, ädelstenar och ädelmetaller som guld och silver gjorde utsmyckningen till ett juvelerararbete. Utmärkande för dessa kejartidens åkdon var att de fullkomnade både en representativ idé och anspråken på dyrbar konstnärlig gestaltning, samt att de användes av båda könen.

Hur personvagnens representativa betydelse växte framgår av att Augustus tilldelade sina ämbetsmän särskilda penningsummor för anskaffning av ståndsmässiga ekipage. Senare föreskrevs i detalj vagnarnas grad av utsmyckning passande för ståndspersoner av olika ställning. Men när – under sen kejsartid – vagnsbruket hade spridits även till privatpersoner, tillkom lagar för att stävja lyxen och reglera graden av dyrbar utstyrsel i förhållande till den åkande personens rang enligt en given social skala. Därigenom försäkrade sig det ledande skiktet om att inte låta sig överglänsas av välbärgade men socialt lägre stående personers åkdonslyx, ett tillvägagångssätt som skulle komma att upprepas senare i historien.[8]

Till dragdjur användes delvis hästar, men i första hand mulåsnor. De tillhörande seldonen var av

[4] Kreisel a. a. s. 5.

[5] Kreisel a. a. s. 7, 11.

[6] Enl. Roubo s. 457, var Basterna en sluten senft, som bars av två hästar eller mulåsnor. (Se not 11)

[7] "Carruca nutans" svängande korg, se Tarr a. a. s. 160.

[8] Kreisel a. a. s. 9. Ett svenskt exempel är att förgyllning och försilvring på åkdon och selar förbjöds 1720, riksrådens vagnar undantagna. Avgift på 4-hjuliga vagnar infördes 1756. G. R. Modée, Utdrag utur publique handlingar, bd 3, Sthlm. 1746, s. 228 f. Bd 6, Sthlm. 1756, s. 4838 f.

likartad prakt som åkdonen. De romerska kejsarna införde seden att vid speciella tilldragelser låta förgylla hästarnas hovar och som sällsamt inslag förekom vilda djur som dragare. Om den storhetsvansinnige Heliogabalus berättas att han gärna använde dresserade hjortar och även exotiska rovdjur som lejon och leoparder till dragare.

I detta slöseri och överflöd fanns samtidigt det inneboende fröet till det romerska kejsarrikets nedgång och upplösning. Efter Teodosius död delades riket år 395 e. Kr. Östrom blev Bysans, Västrom splittrades och härjades av germanska stammar. Under århundraden av folkvandringar i Europa saknades en samlad makt och stabila politiska förhållanden som grund för att bruket av praktåkdon skulle kunna fortleva. Till detta kom att kristendomen var fientlig till antikens kulturyttringar och dokument, vilka betraktades som hedniska. Många yrkesspecialiteter och mycket konstkunnande glömdes bort. Även för handelsförbindelser över längre avstånd och för ett mer nyttoinriktat bruk av personvagnar var grunden bortryckt då vägsystemet förfallit parallellt med och till följd av det ekonomiskt-politiska sammanbrottet.

Den germanska erövringen medförde således en betydande tillbakagång i både andlig och materiell kultur. I flera avseenden hade vagnsbyggnadskonsten tagit ett flerhundraårigt kliv bakåt i utvecklingen. Folkvandringstidens nomadiserande stammar använde tvåhjuliga kärror med primitiva skivhjul. Undantagsvis ger källorna uppgifter om enstaka vagnar för mer representativt bruk.

Medeltidens festvagn – förbehållen kvinnligt bruk

Från och med 1000-talet fick långväga handelsutbyte förnyad aktualitet, och under 1100- och 1200-talens krigiska decennier trädde hästen i förgrunden. Människorna red om de måste resa, då det var ett snabbare och långt mer bekvämt färdsätt än att skakas i en ofjädrad vagn på ”gröna vägar”, d.v.s. hjulspår i terrängen. Endast fysiska åkommor kunde hindra människor från att rida och åter kom vagnsåkning under lång tid att betraktas som tecken på ålderdom eller svaghet.

Emellertid fanns det en viktig avvikelse från denna inställning till hjulburna åkdon. Som ett led i den höviska kulturens ärande av kvinnan lade man vikt vid att tillgodose de högättade damernas representativa behov. De furstliga kvinnorna gjorde kanske endast en lång resa i sitt liv, den till sitt nya hemland, och för hennes framträdande där

Medeltida hängande vagn med flätad korg av ribbvalvstyp. Miniatyr ur Südwestdeutsche Weltchronik, ca 1360. Zentralbibl. Zürich.

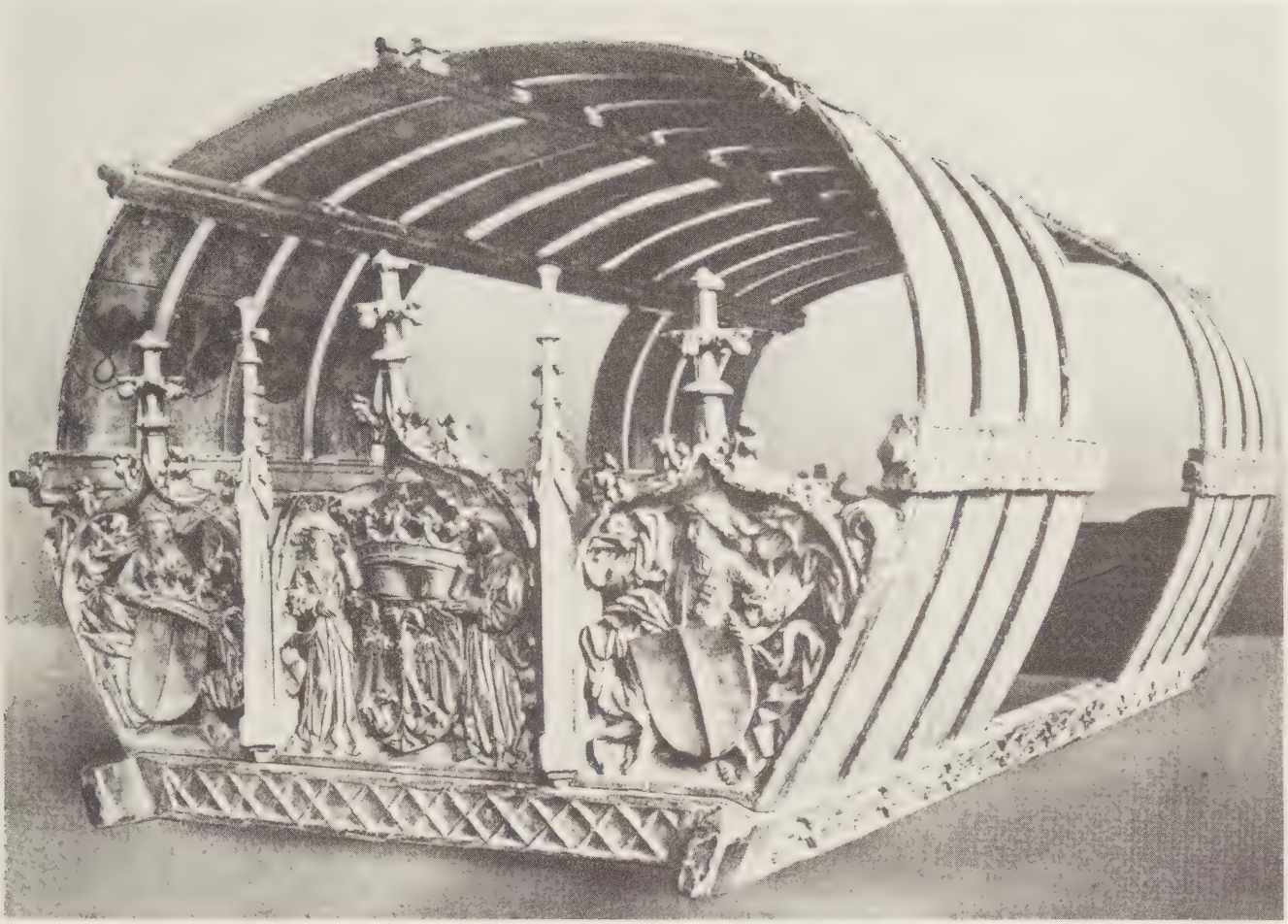
Medieval ”swinging chariot” or dameret.

– entrée solenne – medfördes en speciellt byggd festvagn. Seden med bröllopsvagn vann spridning, ett bruk förbehållet kvinnorna.

Vagnarna under 1300–1500-talen stöptes efter samma grundform, på tyska kallades typen Kobelwagen, en låg rektangulär vagnskorg vars plana botten vilade direkt på hjulaxlarna. Från korgens långsidor löpte parallella träribbor i en obruten tunnvalvsbåge tvärs över korgen. Horisontella ribbor i längsriktningen sköt fram vid kortsidorna, avslutade med dekorerade knoppar (ty. ”Rosen”, ital. ”pomi”). Vid behov täcktes denna överbyggnad med tyg eller dylikt. Den äldsta bevarade vagnskorgen av denna typ finns i Graz och tillverkades till Eleonoras av Portugal bröllop med kejsar Fredrik III 1452.[9]

Medeltidens bidrag till tekniska förbättringar var väsentlig: den vridbara framaxeln återupplivades genom uppfinningen av axeltappen, centrumtappen, vilket gjorde vändmanövrer mindre

[9] Kreisel a. a. s. 18 och Pl. 1 B, daterar vagnen ca 20 år senare, vilket numera anses fel, enl. museet i Graz.



Korpus till medeltida ribbvalvsvagn. Tillverkad till Eleonoras av Portugal och kejsar Fredrik III:s bröllop 1452. Landesmuseum Joanneum, Graz.

Body of medieval rib-vaulted coach, made for the wedding of Eleonora of Portugal and the Emperor Fredrik III in 1452.

platskrävande. Ett steg mot bättre åkkomfort var försöken till fjädring, då korgen i stället för att stumt fästas direkt på hjulaxlarna, hängdes upp i kedjor, rep eller remmar från stolpar på hjulaxlarna. Vagnens struktur förändrades härigenom från en fast enhet till två klart urskiljbara delar, över- och underrede. Överredet utgjordes av korgen som hängde över underredet, vars båda axlar nu förbands av en bom.

Anspänningssystemet förfinades genom att framvagnen försågs med förvåg och senare svänglar för fastsättning av draglinorna. Men det skulle dröja länge ännu innan någon särskild kuskbock byggdes. Kusken satt vanligen framtill i korgen eller också kördes ekipaget, om det bestod av flera hästpar, av spannryttare på vänsterhästarnas ryggar.

Den hängande vagnskorgen återintroducerades således under 1300-talet, möjligen med den ungerska orten Kocs som ursprungsort. Enligt hittills tillgängliga källor lär änkedrottningen Elisabeths av Ungern vagn från 1343 vara det äldsta kända exemplaret.[10] Det året höll hon entré i Neapel i en dylik "currus ostilarii", hängande vagn. Det måste påpekas att vagnar länge än förekom i litet antal jämfört med senfterna, som var första rangens åkdon och till långt in på 1500-talet föredrogs av drottningar vid entréer, medan åtföljande damer av hög rang red och andra av lägre rang åkte i vagn. I Paris lär den första hängande vagnen ha varit Isabellas av Bayern bröllopsvagn från 1385, och vid hennes mycket uppmärksammade intåg i Paris 1405 fanns förutom senfter flera hängande vagnar med.

Senft,[11] eller med ett äldre svenskt ord rossbår,[12] betecknar den vagnskorgsliknande bärstolstyp, öppen eller täckt, som bars på stänger av två

[10] Tarr a. a. s. 185. Wackernagel, Festwagen a. a. sp 351.

[11] Senft, Svenska akademiens ordbok, bd 25, Lund 1967–69. Senfter från 1700-talet finns bevarade i Wien och Lissabon. G. Kugler, Die Wagenburg in Schönbrunn, Graz 1977, bild 14–15. M. M. de Cagigal e Silva, O Museu Nacional dos Coches, Lissabon 1977, bild 65.

[12] Även hästbår. Ryssbår eller rossbår är belagt på 1500-talet. Svenska akademiens ordbok, bd 22, Lund 1959.

mulåsnor eller hästar, gärna passgångare.[13] En gick framför, en efter rossbåren och en rossbårmästare förestod transporten. Detta var således ett större åkdon än de ensitsiga bärstolarna som bars av två karlar på kortare sträckor. Ordet senft härleds ur tyskans Sänfte, i äldre tyska även med betydelsen bekvämlighet, stillhet, och således direkt syftande på det förhållandet att senften gav större komfort än de ofjädrade vagnarna.

För svenskt vidkommande finns det belagt att drottning Kristina ägt en rossbår, som hon 1648 fått i gåva av en portugisisk ambassad.[14] Just vid 1600-talets mitt tycks bärstolar kommit i ropet i Stockholm, vilket Johan Ekeblad vittnat om.[15]

Maria av Medicis hästbår (djurburen bärstol). A. Fabert, Voyage du roy (Henrik IV) à Metz, 1610.
Litter used by Maria de Medici. A. Fabert, Voyage du roy (Henri IV) à Metz, 1610.

Ökad vagnsanvändning i nyare tid

Nya kulturella förutsättningar gjorde att bruket av vagnar infördes på bred front från tiden kring sekelskiftet 1500. Bröllopsvagnarna hade ökat i betydelse och närmast blivit oundgängliga vid aristokratiska bröllop där de inte längre kördes ensamma utan med ledsagande ekipage. Stundom utväxlade brud och brudgum gåvor just i form av vagnar.

Äktenskaps ingående mellan parter från olika dynastier var ett politiskt färgat förbund, varför steget inte var långt från de traditionella bröllopstågen till furstars och ambassadörers entréer av renodlat politisk karaktär. Utöver det till kvinnor avgränsade bruket, vidgades praktvagnarnas användningsområde genom renässansens odlande av umgängesformer efter antika ideal. I Italien utvecklades s.k. trionfi, där festliga tåg utgjorde höjdpunkten, tillfredsställande både småfurstarnas praktbehov och politiska avsikter att påverka undersåtarna. Triumftåget i allegorisk form togs upp både i litteraturen och i konsten, omhuldad av främst målarkonstens utövare. Från början fanns ett nära samarbete mellan diktare och målare.[16]

Remupphängning förekom allt oftare samtidigt som den medeltida vagnen omgetaltades i renässansens anda. Korgbottnen inramades av väggar och ribbvalvets nedre del ersattes av fyra hörnstöd. Tredelningen i ram, stöd och tak hade åstadkommit en s. k. utvecklad kobel- eller ribbvalvstyp. Nästa steg var en snedställning av hörnstolparna, vilket gav trapetsformat tvärsnitt. Exempel på denna utvecking ger två brudvagnar från seklets andra hälft, vilka Johan Casimirs av Sachsen-Coburg (1564–1633) två hustrur medfört. De finns nu i Veste Coburg[17] och de är de äldsta fullständigt bevarade renässansvagnarna i Europa. Dessa vagnar torde kunna ge oss en aning om utseendet på den "henggie wagn" Johan III låtit tillverka 1587. Den hittills tidigast kända vagnen i Sverige med remupphängd korpus lär ha varit en "Pilentum" nämnd 1538.[18]

[13] Passgång = djuret flyttar samma sidas fram- och bakfot samtidigt.

[14] Ambassaden leddes av José Pinto Pereira. Stolpe, Drottning Kristina. Den svenska tiden. Stockholm 1950, s. 220.

[15] J. Ekeblad berättade för fadern att "de stolar" som man länge talat om "äro nu uppkomna, och är nu fast ingen, som vill gå på gatorna, utan att låta bära sig. I förstone kom det något underligt för det gemena folket, men nu blifva de vana där vid." Johan Ekeblads brev I, (Utg. N. Sjöberg) Stockholm 1911, s. 60, 72. 1726 inrättades bärstolstrafik i Stockholm (portchaiseinrättningen) för att minska antalet hästar och stora vagnar i gatutrafiken. G. Berg, Ur den stockholmska gatutrafikens historia, – Sankt Eriks årsbok 1936, s. 122 f.

[16] E. Müller – Bochat, Der allegorische Triumphzug. Ein Motiv Petrarcas bei Lope de Vega und Rubens. – Petrarca institut – Schriften und Vorträge 1957.

[17] Den ena vagnen gjordes åt prinsessan Anna av Sachsen, med vilken han förmäldes 1586, men äktenskapet upplöstes 1593. 1599 ingick Johann Casimir nytt äktenskap med Margaretha von Braunschweig – Lüneburg, vilken i gåva av sina föräldrar erhöll deras bröllopsvagn. Föräldrarna var prinsessan Dorothea av Danmark (dotter till Christian III) och hertig Wilhelm d.y. av Braunschweig-Lüneburg-Celle och hade förmälts i Köpenhamn 1561, till vilken tid vagnen med sin förgyllda beslagsornamentik stilistiskt kan föras. I dekoren ingår Braunschweig-Lüneburgs och Danmarks vapensköldar. Den senare visar i tredje fältet de svenska tre kronorna, vilka kung Christian III återupptagit i det danska vapnet 1546. Kreisel a. a. avsnittet Der erweiterte Kobeltypus, s. 27 ff. Pl. 3. Kunstsammlungen der Veste Coburg, Coburg 1978, s. 46.

[18] "Två wagnmakare udi Nyköpinngh haffue Bekommedh för enn henggie wagnn, the haffue giort till Kongl. Majts behoff." Räntekammareböcker 1587 I, RA. G. Berg, Sledges and wheeled vehicles, Sthlm 1935 s. 172.

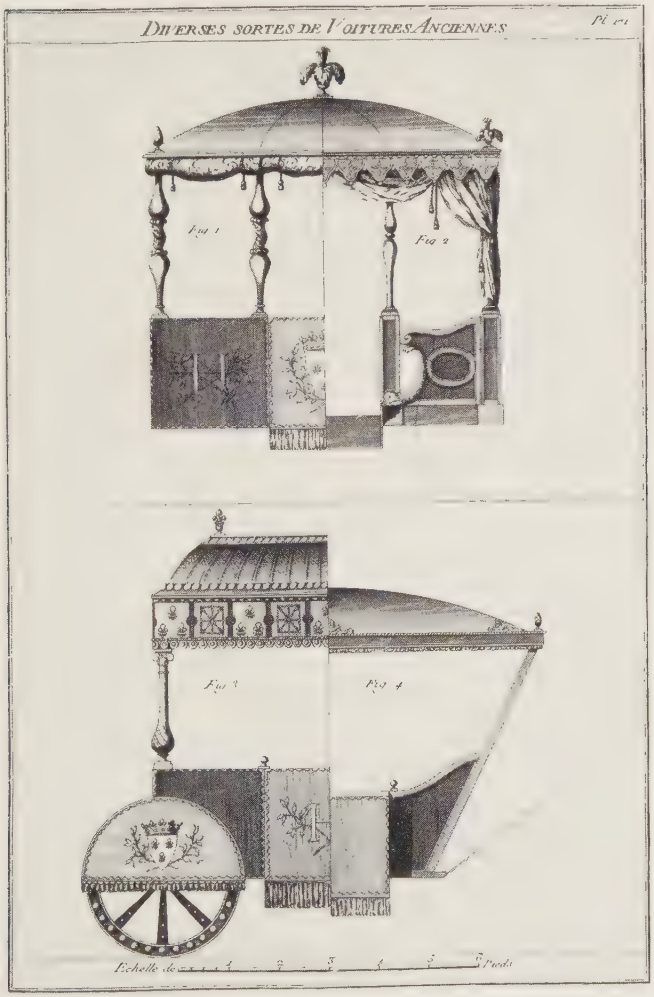
Tunnvälvd vagnskorg (Kobelwagen) för upphängning i karmstolpar. Trä med dekorbeslag av smitt järn. Sibylla von Cleves brudvagn 1527. Förstörd under 2:a världskriget, Kunstsammlungen der Veste Coburg.

Barrel-vaulted body (Kobelwagen) for suspension between poles. Wood with forged iron mountings. Sibylla von Cleve's bridal coach in 1527. Destroyed in the Second World War.

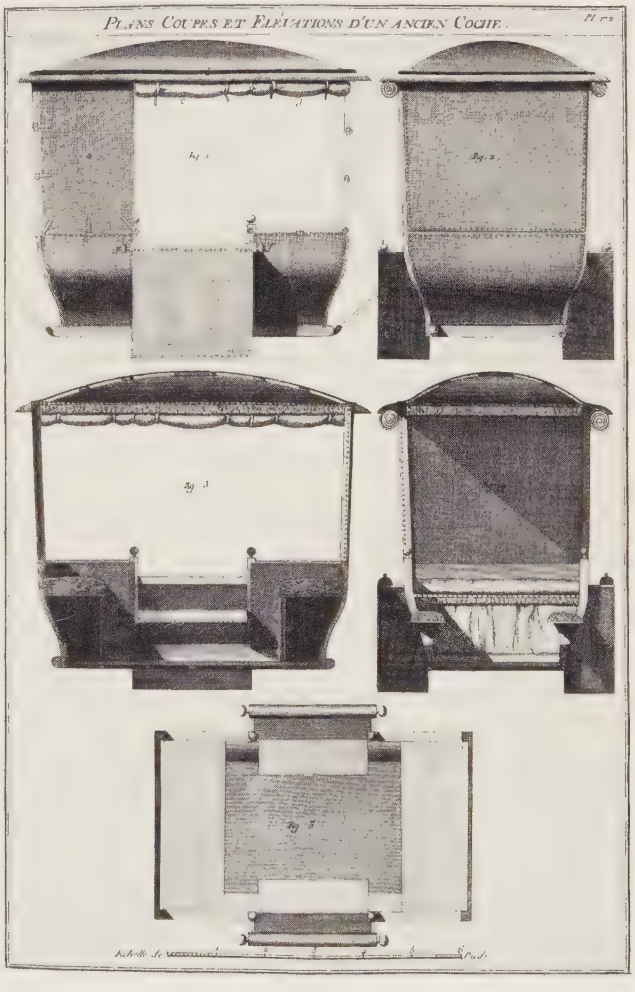
Praktvagn med utvecklat ribbvalv, 1560. Använd vid hertig Johann Casimirs von Sachsen-Coburg bröllop med Margarethe von Braunschweig-Lüneburg 1599. Kunstsammlungen der Veste Coburg.

State coach with elaborate ribbed vaulting, c. 1560. Used at the wedding of Duke Johann Casimir von Sachsen-Coburg and Margarethe von Braunschweig-Lüneburg in 1599.

a



b



Äldre vagnstyper från Henrik IV:s (av Frankrike) tid, 1600-talets början, med textildörrar, "utslag". T.h. en kaross från 1600-talets mitt i genomskärning, som visar sittplatserna bakom utslaget. Roubo, L'art du Menuisier-Carrossier.

Earlier types of coach, from the age of Henri IV (of France), early 17th century, with "aprons". Right: cross-section of a mid-17th century coach, showing the seats behind the apron.

När den trapetsoida korgformen kombinerades med ett nytt, planare tak och lättare artikulering av korpus föreläg grundformen till den kommande vagnsepokens huvudrollsinnehavare. Ordet kaross hör till sitt ursprung samman med denna speciella vagnstyp som utvecklades vid övergången till 1600-talet och är således främst att betrakta som en typbeteckning. Karossens tidiga utseende, under Henrik IV av Frankrike illustreras väl av några intressanta bilder publicerade av vagnteoretikern A.J. Roubo 1771. De två första i hans serie har rektangulära korgar vilkas baldakinformade tak bärs upp av åtta balustrar, medan den tredje är en ålderdomligare variant med tunnvälvt takparti som en gotisk rest.[19] Dörröppningarna täcks av textila förhängen, s. k. utslag.[20] Den sista bilden visar enligt Roubo en typ som Ludvig XIV använt vid 1600-talets mitt, och bär kännetecknen för barockens öppna kaross: en remupphängd starkt trapetsoid korg med det planare baldakintaket.

Förnäm vagnhållning var förbehållen de högsta samhällsklasserna till ungefär 1500-talets slut, då detta bruk började upptas av det högre borgerska pet. I Ungern hade vagnskörning länge varit en nationell sedvänja, så att till och med lägre adel for till krig i vagn. Även i andra länder hade ren nöjes körning fått spridning. Man visade upp sig och ekipaget, och precis som under antiken möttes denna lyx av lagar och överflödsförordningar. Många riktades mot kostbara textilier, broderier och intarsia på åkdonen, andra inskränkte antalet hästar i ekipaget. Varnande röster höjdes mot vagnsåkningen som förvekligande och omoraliskt och dess fara för andra trafikanter påtalades.

Som orientering om det allmänna vagnsbrukets förutsättningar skall sägas att initiativ till inrät tande av postskjutsar togs på flera håll under 1500 talet. En förbättring av landsvägarna blev nödvän dig vilket i sin tur fick betydelse för vagnarnas numerära utveckling. Likväl förblir det viktigt att skilja vagnar för resor och nyttobruk från lyx åkdon.

BAROCKEN. Enväldet som förutsättning för barockkonsten och praktkarossernas spridning[21]

Från 1600-talets början stärktes lyxvagnens ställ ning ytterligare när de gyttriga städerna med sina medeltida trånga smutsiga gator ofta fick ge vika för spatiöst anlagda öppna platser och gatusystem. I täten för denna nyordning gick Italien och i synnerhet Rom, snart följt av Frankrike, medan t. ex. de centraleuropeiska städernas förnyelse för dröjdes genom det trettioåriga kriget.

Förutsättningarna för barockens storslagna stadsbild och arkitektur fanns i samhällsstrukturen med privilegier för de högre skikten och furstehusens ökade maktposition. Barockens konst växte fram i Rom gynnad av praktälskande, maktfullkomliga påvar, togs upp av de suveräna furstehoven i Europa och blev under Ludvig XIV:s regeringstid den självklara stora ledstjärnan för god smak. Så även i Sverige där barocken nådde sin höjdpunkt under enväldet.

Barockens konst innehåller element som gör den särskilt lämpad som ramverk till de höga herrarnas storartade livsföring. Furstekulten var denna konsts innehåll och i allegorisk form förhärligades makthavarnas dåd och dygder, både sanna och tillskrivna. Teatern var ett viktigt medium, på scenen kunde dikt och verklighet flätas samman i illusionistiska experiment, där stundom kungen själv deltog i huvudrollen föreställande just sig själv. Denna teatraliska livsstil tog i stadsplaneringen form av trädgårdar och öppna platser anlagda som scener för festspel och breda, raka paradgator bildade ram kring intåg och kröningar, där festtågen var synliga på långt håll. Staden blev den mest storslagna av barockens furstliga scener.

Tidens smak för det teatraliska och för överdåd färgade av sig även på åkdonen, vilka följde med modeväxlingarna och blev objekt där många konstgrenar kunde förenas. Renässansens sirligt ornamenterade vagnar ersattes av stora prunkande karosser som självsäkert hävdade sig på barockens öppna platsbildningar och framför palatsens fasader. I samma grad som Italien var föregångsland inom konst och arkitektur leddes karossbyggnadskonsten härifrån till dess det kulturella ledarskapet överflyttades till Frankrike efter Ludvig XIV:s maktövertagande (1661).

Furstarnas praktfulla entréer fick ett egenvärde i sig som politiskt representativa skådespel, tillika modevisningar. Glänsande karosser utgjorde kortegernas optiska tyngdpunkter. Genom festtågets stät, hästarnas och vagnarnas antal och dyrbara framtoning, sökte man imponera och demonstrera sin makt och upphöjdhet. Kortegerna blev statsakter som för folket skulle åskådliggöra furstens överhöghet, hans likhet med Gud, värdig all ära. Detta synsätt genomsyrade enväldesepoken, vars

[9] Den konservative Roubo har valt exempel med direkt på hjulax larna lagrade vagnskorgar, men dessa typer förekom även med remupphängning.

[9] På tyska är ordet "Schlag" bibehållet även för en fast paneldörr.

[21] R. Josephson, Barocken, 2 uppl. Sthlm. 1967, spec. kapitlet "Den furstliga scenen"

ideologiska grundval var doktrinen om den kungliga maktens gudomliga ursprung.

Vid stadsbesök mötte fursten sin gäst – som var en medtävlare – utanför statsporten med en svit, vars rikedom skulle bevisa hans ställning. Han erbjöd plats i sin vagn, vartefter den dubblerade kortegen rullade in i staden. Var gästen ett sändebud, vederfors denne hedersbetygelser såsom furstens ställföreträdare. Speciella ambassadörsvagnar infördes vid hoven. För att få långa, imponerande korteger med flera hundra vagnar lånade man vid behov åkdon. Vid det spanska sändebudets intåg i Rom 1650 deltog 300 vagnar, varav 180 lär ha varit lånade.[22]

Karossens popularitet växte trots motstånd och oro för att hästsport och ridkonst skulle bli eftersatta vid ökat bruk av vagnar. I själva verket visade det sig att hästaveln främjades när vagnskörningen blev mera allmän, och snart växte en egen vagnsproduktion fram i flera länder utöver Italien och Frankrike. Berömd för sin ekipagekultur såväl vad gäller bruks- som lyxvagnar blev bl. a. Wien. Praktutvecklingen var betydande även i Spanien, England och i de östeuropeiska länderna. Med popularitetet växte även kallsinnigheten gentemot restriktioner. Under Ludvig XIII (död 1643) var det fortfarande förbjudet för ogifta män att åka vagn, en regel som allt oftare negligerades. De franska kungarna själva red vid ceremonier fram till 1667, men informellt for de i vagn redan på 1500-talet.

Den öppna och den slutna karossen

Den öppna karossen gestaltades från 1630-talet i sin nya form, med trapetsoid kontur och betonad mitt genom lågt fotsteg på korgen, dolt av ett utslag bakom vilket sittplats för en eller två personer kunde finnas. Gardiner kunde dras för vid behov. En betydelsefull teknisk förnyelse var kuskbocken som började byggas på framvagnen. Från denna hade kusken god sikt framåt, men vid paradtillfällen med stora spann användes framgent samtidigt spannryttare på ena förlöparen. På vissa håll, som i det tyskromerska rikets huvudländer, höll man fast vid traditionen med spannryttare på alla vänsterhästarna till gala, vilket gjorde kuskbocken överflödig. Exempel på detta är den vid 1700-talets mitt byggda ceremonikarossen i Wien, ”Imperialwagen” använd som kröningsvagn ända till 1918.[23]

Snävare svängradie åstadkoms vid 1600-talets mitt med svanhalsar, de två bågformade järn som framtill förband den tunga bommen med kransaxeln (vändkransen). Från seklets början byttes mobila sittmöbler – dynor, stolar o.dyl. – ut mot fasta bänkar mitt emot varandra, ”vis-a-vis”. Experiment med stålfjädrar ledde så småningom till användandet av bladfjäderpaket, som under vagnskorgen monterades enkla eller vanligen parvis i liggande V-form, verkande mot varandra. Hängremmarna var fästade vid ändarna. Denna fjädertyp med den målande benämningen ”kräftfjädrar”, på franska *ressorts à l'écrevisse* och tyskans Krebsfedern, blev vanligare i Frankrike först ca 1680–90. Dylika fanns på hertiginnans av Chartres kaross 1692, men användes i Italien först på 1700-talet.

Omkring 1650 hade den öppna karossen spelat ut sin roll, med undantag av Italien där den fanns kvar seklet ut. Två nya vagnsformer växte fram, en med delvis sluten korg av kortlivad natur, och en med helt sluten korg och glasfönster. Den delvis slutna räknas som en italiensk skapelse och betecknas av Kreisel som en av de originellaste typer som funnits. Den kännetecknas av permanent beklädnad på fram- och bakväggarna och partiellt på sidorna. Förnämliga exempel av detta slag var Lord Castelmaines karosser från 1687.[24]

Den slutna karossen vann terräng i nordligare länder där den bättre motsvarade de klimatiska förhållandena. Korpus slöts av väggar till hela sin höjd och de små öppningarna som ibland lämnades i sidoväggarna glasades snart in. I stort sett följde Sverige den här tecknade allmänna åkdonsutvecklingen, och den nya typen torde ha introducerats på 1660-talet. Exempel och tidsmässiga hållpunkter ger några namnbrickor på vagnmakaregesällernas välkomma i Nordiska museet. Anders Eriksson i Nyköping silverbricka från 1661 visar en upptill öppen korpus med tak av imperialkontruktion. T. v. syns delar av framvagnen, den äldre vridkonstruktionen med centrumtapp (utan vändkrans). En anonym vagnmakaregesäll som upptagits i skråt nio år senare har på sin bricka bilden av en kaross med sluten korg, paneldörr och trapetsoid kontur.[25] I hovstallets inventarier nämns de första vagnarna med glasfönster i början av 1660-talet.[26]

[22] Kreisel a. a. s. 36.

[23] Kugler a. a. bild 16–20.

[24] Roger Palmer Earl of Castelmaines (1634–1705) ambassadörsvagnar vid Obediens-besöket hos påven Innocentius XI i Rom den 8/1 1687. I processionen ingick totalt 332 karosser. Ambassadörsvagnarna finns beskrivna i en samtida illustrerad redogörelse. Se Wackernagel ”Festwagen” a. a. spalt 391.

[25] Nordiska museet nr 84.700. Gesällens spegelmonogram är graverat på skylten: E J W.

[26] Hovst. räkn, 1664, SlA, s. 6, 27. Den 1 aug. ankom två glaskareter från Holland, en var kungens.

Till en början bestod fönstren av flera små rutor. Hade dörröppningen textilt utslag, saknades givetvis fönster ovanför.[27] Även tidiga vagnar med paneldörr gjordes utan fönster. När de senare glasades in upptill konstruerades dörrarna så att fönstret vid behov kunde öppnas genom att sänkas ned i dörrens hålighet. En provkarta på nämnda typer finns på Erik Dahlbergs kopparstick i *Suecia antiqua et hodierna*, t.ex. framför Tessinska palatset, Ulrika Eleonora kyrka, Mälsåkers slott och Göteborgs stadsport. (Bild s. 40)

Den sannolikt äldsta bevarade vagnen med fönsterglas finns i Kreml och har en korg från 1600-talets mitt. Enligt traditionen har den tillhört patriarken Filarete och är av engelskt ursprung. Som tidigaste belägg för en glasfönsterförsedd vagn gäller hittills den som Marskalken François de Bassompierre lär ha medfört till Paris 1599. Förutom glas förekom andra mer eller mindre transparenta material som glimmer och horn. I Kremls samlingar finns en liten släde och vagn med glimmerfönster tillverkade 1675 för den treårige Peter I.[28] Prinsessorna Hedvig Sofia och Ulrika Eleonora hade på 1690-talets slut var sin släde med hornfönster.[29]

Parallellt med att den kulturella tyngdpunkten flyttades över från Italien till Frankrike under Ludvig XIV:s regering (1661–1715), gavs karossen en mycket stor betydelse i det officiella livet. Denna utveckling placerade kungen både som centrum och motor i statsapparaten och kring honom utvecklades ett invecklat ceremoniel.

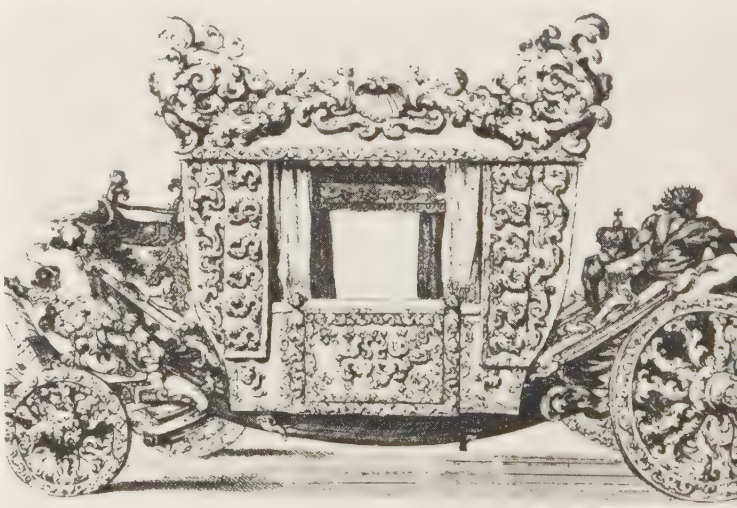
Uppbyggnaden av den storslagna ramen kring hans person gjorde att konsten blomstrade och näst intill monopoliserades av kungen men även fick avnämare i den stora uppvaktande kretsen. Flyttningen till Versailles var en markering av monarkens särställning och ett avståndstagande från det vardagsnära livet i Paris. Som en konsekvens för adeln blev det nödvändigt att hålla en vagnpark. Därvid spelade inte bara avståndet till Versailles en roll, utan sannolikt även avstånden inom Versailles.

Tidigare frivilligt representationsåkdon hade karossen nu blivit nästan oumbärlig, då det blev plikt med framkörning till slottet vid fester och ceremonier. Vagnsbruket avspeglas i slottsplaner genom skapandet av ett nytt arkitektoniskt parti i gatuplanet, vestibulen eller inkörshallen. Vid utformningen av nya stadsplaner och parkanläggningar kunde man inte heller bortse från de sex- och åttaspända karossernas utrymmeskrav.

Hand i hand med behovet av vagnar gick ett ökat intresse för körkonst och 1600-talets andra hälft frambragte även två nya vagnsformer, kupén med sluten korg och ett säte, samt faetongen.[30] Den senare var en öppen lättare vagn, till formen som karosskorgens nedre del med vis-à-vis säten, som småningom blev omtyckt vid herremanskörning i mer sportiga sammanhang och nöjesåkning.

Karossernas betydelse leder till ökade estetiska krav på deras utformning

Under 1600-talets senare del höll den franska karossen sitt segertåg i Europa. Efterfrågan gjorde att vagnsbyggarna "les menuisiers – carrossiers" upplevde högkonjunktur och den franska smakens ledning gällde snart i lika hög grad inom detta som inom övriga konstområden. De europeiska hoven beställde åtminstone sina förnämsta vagnar i Paris. Tidigt gick svenska beställningar dit. Drottning Kristinas kröningskaross 1650 och några i den följande sviten var franska arbeten. Senare gjordes beställningar även för Karl XI:s räkning.



Lord Castelmaines förnämsta statsvagn C. Ferri. Rom 1687.
C. Ferri, Lord Castelmaine's coach. Rome 1687.

[27] Filip II:s av Spanien vagn och påven Clemens XI:s kaross, båda i Lissabon. Cagigal e Silva a. a. bild 1–3, 15–17.

[28] V. Goncharenko, V. Narozhnaya, The Armoury Chamber, 1976, s. 154.

[29] Hovst. räkn. 1696, SlA, s. 37. 1699, s. 53, 59.

[30] Kupé, av franskans couper = skära, klippa, är en vagn vars korpus s.a.s. har skurits av framför dörrarna där framväggen insatts. Därför innehåller den endast framsäte (man sitter vänd framåt) och ibland även strapontin, ett litet extrasäte. Då korgen var mindre blev vagnen kortare och mer lättmanövrerad. Nord. Mus. äger en karosskupé (inv. nr. 115.465) som tillhört C. A. Trolle-Wachtmeister. Ett yngre ex. är M. F. Brahes statsvagn, en kupé av berlinertyp, se A. Tydén-Jordan, Tre Brahevagnar, Lrk 13: 11–12, 1975.

Vagnmakargesällers silverbrickor, Anders Eriksons från Nyköping 1661 och anonym 1670. Nord.Mus.

Coachbuilder apprentices' silver badges. One belonging to Anders Erikson, Nyköping 1661, and an anonymous badge dated 1670.

Tsar Alexei Michailowitschs vagn, ca 1658. Underredet är äldre. Kreml, Moskva.

Tzar Alexei Michailowitsch' coach, about 1658.

Estetiska värderingar gjorde vagnarna till omhuldade objekt för flertalet konstgrenar, sysselsatte deras yppersta utövare och förde vagnsbyggandet i jämbördig ställning med inredningskonsten.

Ett av det största namnen i konsthistorien, en av den romerska högbarockens främste företrädare *Lorenzo Bernini* (1598–1680), formgav dekoren på två vagnar av intresse för svenskt vidkommande. Den ena var en vagn för drottning Kristina av Sverige, som efter abdikationen 1654 valt Italien till nytt hemland.

Av påven mottog drottning Kristina inför sitt högtidliga intåg i Rom den 23 december 1655 en gåva bl. a. bestående av en kaross, en rossbår med två mulåsnor och en bärstol. Till vagnen hörde sex hästar med seldon. Tillika ingick i gåvan en vacker apelkastad klippare med mundering. Allt var samkomponerat till färg och material, azurblå sammet med silverbroderier.[31]

Sannolikt hade förberedelserna inför Kristinas entré, och då inte minst hennes färdsätt, vållat påven avsevärt huvudbry. Hon var den person hela Europa talade om just då: ryktbar genom sin lärdom, kvinna, konvertit, abdikerad regent men med drottningvärdighet. Som kvinna tillkom henne ceremoniellt en vagn eller en senft, den senare intressant nog ännu 1655 ej utspelad av hjulåkdonen. Lösningen var elegant och storslagen: gåvans struktur erbjöd drottningen fritt val. Men Kristina valde, trots dåligt väder, att rida intågsdagen den 23 december samtidigt som åkdonen medföljde centralt i processionen.

Märkligast var karossen för vars glans påven inte låtit någon möda vara osparad. Något vagnsporträtt finns ej, men typologiskt var det en öppen kaross av gängse typ med utslag. Vagnens stomme var försilvrad och dess dekor formgiven av Lorenzo Bernini,[32] vilken så småningom blev Kristinas vän. När drottningen efter ekipagens överlämnande beundrat karossen, presenterades Bernini för henne. Överdrivet anspråkslöst – enligt tidens retorik – lär denne ha yttrat att om hon fann något dåligt, så hade han gjort det. Därpå hade drottningen rappt replikerat – på italienska – att i så fall fanns där inget av honom!

En annan vagn formgav Bernini för spanske kungens räkning. Den är känd genom en serie teckningar utförda av Tessin,[33] och dessa kan ge en föreställning om hur även Kristinas kaross bör ha tett sig.

Slottsgemak och praktåkdon dekorerades av samma konstnärer. Inte minst utvidgades skulptörernas domäner genom att snidad dekor i allt högre omfattning föredrogs på korpus under 1600-talets senare del. De stora namnen som skapade Louis XIV-stilen påverkade på ett avgörande sätt vagnarnas formgivning och en växelverkan mellan syskonkonsterna kan förutsättas. Ett bevis på detta är att en kaross tillverkades efter Le Bruns invention redan 1665 i de nystartade Gobelinsverkstäderna i Paris, där konsthantverksgrenarna sammanförts under ett tak.[34]

"Carosses modernes"[35]

Vittnesbörd om ökad betydelse och högre krav på konstnärlig gestaltning av karosserna är att ornamentstick med vagnsdekor börjar förekomma. De äldsta kända är av *Georges Charmeton*[36] från århundradets mitt och till åren kring 1670 dateras en svit mönsterblad av bröderna *Nicolas och Alexis Loir*. Dessa ägnade sig enbart åt pannåernas utsmyckning. Av Alexis Loir finns en serie förlagor som var avsedda att passa både som rumsdekor och på vagnsfyllningar, således ytterligare ett exempel på detta samband.[37]

Den första kopparsticksserien av större vikt var *Jean Le Pautres* (1618–1682) *"Nouveaux Dessings Pour orner et embelir les Carosses, et Chaires*

[31] Om intåget i Rom finns en rad framställningar. Se Christina, drottning av Sverige. Nat.Mus. utst.kat. 305, Stockholm 1966, s. 269 ff. och G. Masson, Queen Christina, London, 1968, s. 251 ff. P. Bjurström, Feast and Theatre in Queen Christinas Rome, Nat. Mus. skriftserie nr 14, Sthlm 1966, s. 10 ff.

[32] G. Masson, Papal Gifts and Roman Entertainments in honour of Queen Christinas arrival. – Queen Christina of Sweden, Documents and studies. Nat. mus. skriftserie nr 12, Sthlm 1966, s. 244 ff. Masson nämner många tillverkarnamn. Bernini gav direktiv, men en betydande insats måste tillskrivas *Giovanni Paolo Schor* som gjorde arbetsritningar och ledde det praktiska utförandet.

[33] Nat. Mus. THC 2084–2086, 2088–89 bl.a. R. Josephson, Nicodemus Tessin d.y., bd 1, Sthlm 1930, bild 41–45.

[34] Les Gobelins grundades 1662 på Colberts initiativ och var en statlig farbrik för tapetvävning och övrig produktion av konsthantverk för den kungliga hushållningen. Målaren och inredningskonstnären Charles Le Brun (1619–1690) var från början den konstnärlige ledaren. Den nämnda karossen var avsedd för stormogulen. Wackernagel a. a. s. 45.

[35] Wackernagel a. a. s. 30 ff.

[36] G. Charmeton (1623–1674), mångsidig målare och tecknare, akademiledamot 1665, "peintre ordinaire du Roi." E. Bénézit, Dictionnaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs, bd 2, Paris 1976. Thieme-Becker, Allg. Lexikon der bildenden Künstler, bd 6, Leipzig 1912.

[37] Nicolas Loir (1624–1679), Alexis Loir (1640–1713). Sex kopparstick sannolikt tillkomna efter 1679: Nouveaux desseins d'Ornemens de Paneaux, Lambris, Carosses. Inventez et Gravez par A. Loir A. Paris. De ingår även i en bunden volym, P. A. Ducerceau, Livres des diverses ornemens, Paris u.å. Se "Loir" i Thieme-Becker bd 23, Leipzig 1923 och i Bénézit a. a. bd 6.

Berninis praktvagn för spanske kungen, avtecknad av Tessin. Bakkarm, framvagn och vagnskorg. Nat. Mus. THC 2084, 2085, 2089.

Bernini's state coach for the King of Spain, drawn by Tessin. The rear frame, front and body.

roullantes" från ca 1660–66 med vilken den nya, moderna typen av "grand carosse" skapats, vilken skulle vara förhärskande in på 1700-talets andra hälft. Le Pautre, en av de mest betydelsefulla och fantasirika ornamentstickarna genom tiderna, kom att påverka europeiskt konsthantverk i den franska barockens riktning, genom sin mångsidiga produktion, vida spridd utanför hemlandet. I Sverige är han känd även som gravör av illustrationer till främst "Suecia antiqua et hodierna".[38]

De nämnda förlagorna om sex blad hade Lepautre ägnat åt nedre korgdelen och undervagnens bakkarm, d.v.s. delar som brukade skulpteras. På blad nr. 2 i serien kan nya drag iakttas: en kraftfull profilerad mittlist som i högra förslaget tenderar mot ökad kurvatur och får väggfältet inunder att lämna sin rätlinjighet och bukta uppåt i hörnet. Denna strävan har stegrats i nästa fas (blad 3) så att hörnets ansvällning fått en tyngd som måste stödjas av hermer.

För första gången förekommer här en fast paneldörr, byggd i samma material som korgen och infogad i denna som en lätt utskjutande risalit, en reminiscens av det lådformade fotsteget med utslag framför. Sockelpartiet markeras med antikiserande bård, vilken döljer det inbyggda fotsteget. Särbehandlingen av dörren, vilken inbegriper ett listverk avvikande från väggfältens, blev på samma gång ett konstnärligt medel att framhäva dess roll av mittaxel i en tredelad väggenhet.

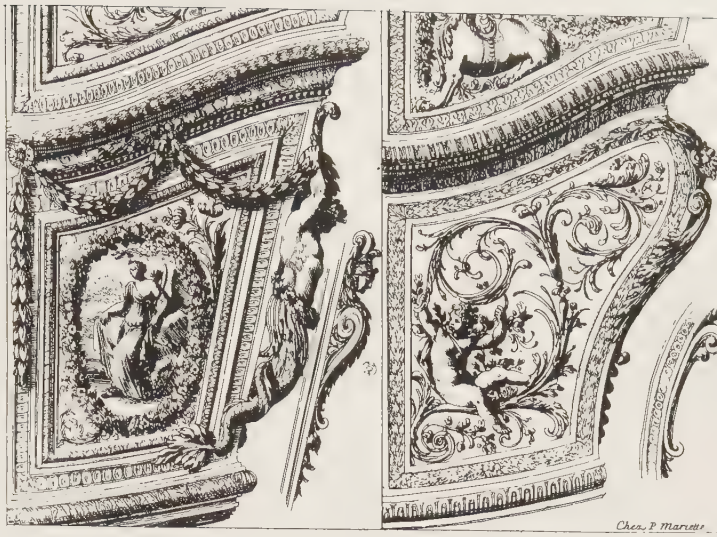
"*Carosse moderne*" var det redskap med vilket Frankrike gjorde sig till ledande nation inom denna gren av konsthantverket, och förblev så till tiden för franska revolutionen. Kännetecknande för korgformen är en enhetlig, klar tektonik och svängd kontur, vilket ger ett lättare intryck jämfört med tidigare lådliknande former. Till de insvängda vagnsidorna inspirerades Le Pautre av formen på de fest- och triumfvagnar som skapades när antikens trionfi återupplivades i mytologisk-etnografisk form och med teatralisk styrka inverkade på vagnarna, vilka stundom i sig utgjorde hela scenbilder. Den mångsidige grafikern *Jacques Callot* har utpekats som uppfinnare till dessa 1600-talets triumfvagnstyper, där sitsen omsluts av en buktande, baljliknande korg med bakvägg uppbyggd av kraftigt listverk med hålkäl och hög gesims.[39]

[38] Le Pautre graverade närmare 40 av de drygt 350 kopparsticken som utgavs 1716. Han graverade även teckningar av Dahlbergh till Samuel von Pufendorfs De rebus a Carolo Gustavo gestis, Nürnberg 1696.

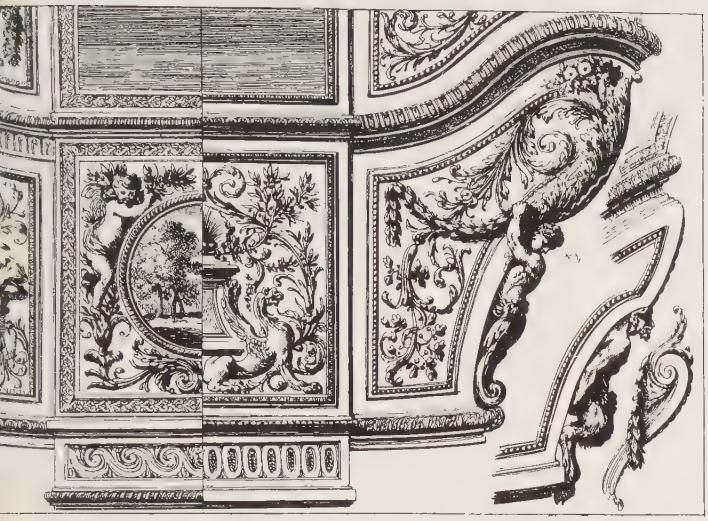
[39] Även skepp förekom med dylik högt uppbyggd akter som triumfvagnarna, vilket kopparstickaren Remigio Canta Gallina visat i en serie blad från "Battaglia Navale rapp. in Arno per le Nozza del. Ser Princ. di Tosca. l'an 1608", sannolikt efter Giulio Parigis teckningar. KB, Pl. Af. 25:28, 38, 39.

Paneldekor. N. Loir, graverade av A. Loir, ca 1670. KB.
Panel decoration by N. Loir, engraved by A. Loir, c. 1670.

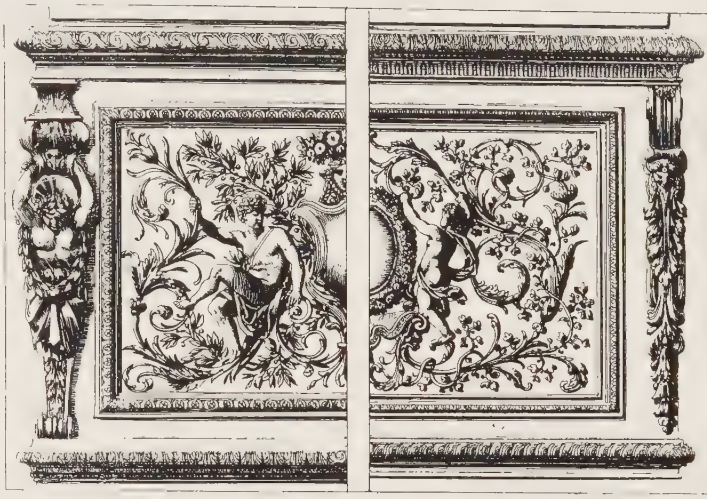
1



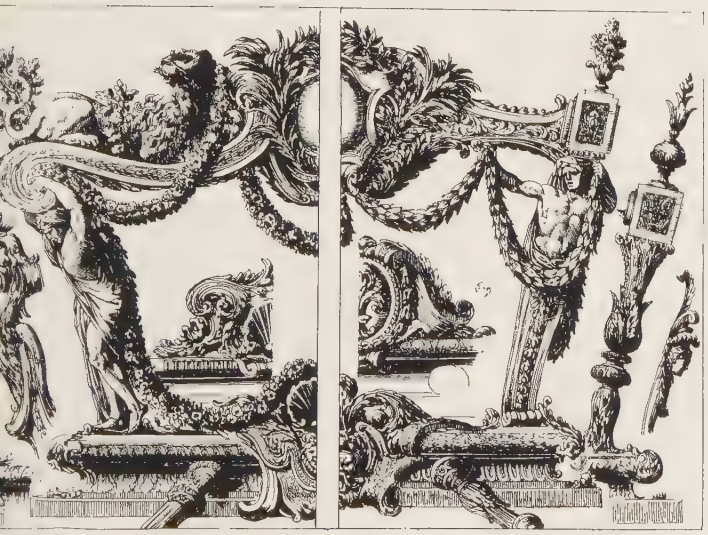
2



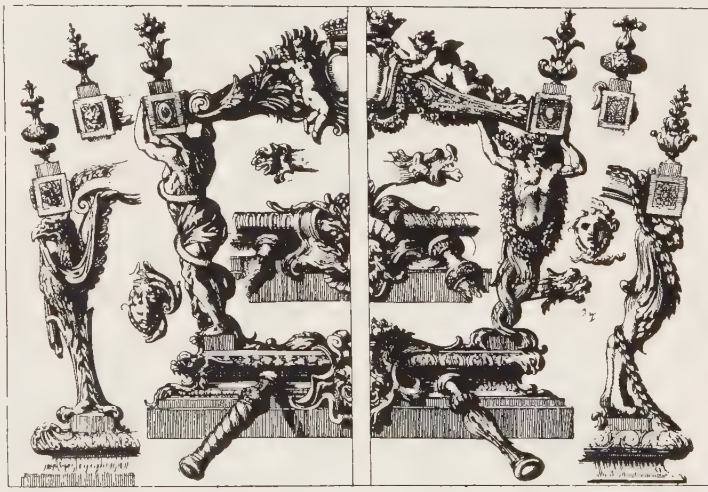
3



4



5



6

Jean Le Pautre, Nouveaux Dessings, Pour Orner et embelir les Carosses. 1660-tal. KB.
J. Le Pautre, Coach decorations.

Det är anmärkningsvärt att Le Pautre tar upp den bukiga konturen, som inte förekommer på hans samtidiga möbelförslag. Först på 1690-talet slår denna bukighet igenom på byråer med specialbeteckningen "en tombeau". Framställningar av drottning Marie Thérèses av Österrike kalesch vid entrén i Paris 1660,[40] då Ludvig XIV själv red, visar den callotska typen. Av samma art var kanske även den triumfvagn som drottning Kristina ett decennium tidigare använt vid sin kröning i Stockholm.

Redan i sina korgförslag hade Le Pautre gått längre än föregångarna och han vidgade fältet ytterligare genom att omfatta även underredets bakkarm. Härigenom fick den barocka vagnen enhetlig formgivning. De stela stolparna försvann och Le Pautre byggde upp bakkarmen i rundskulptur med karyatider som underströk den bärande funktionen. Vapensköld på tvärbågens krön blev brukligt och varierades i den originellare lösningen på blad 5, där en herm sviktar under tvärbågens stora volut, vars kurvatur följer det däröver vilande lejonets kroppsrörelse.

Med Le Pautres typ uppnådde den franska barockvagnens karm högsta uttryck utan att förlora sin klara struktur. Visst italienskt inflytande kan skönjas i hermernas hopslingrade underkroppar, ett motiv som gärna använts av t.ex. Pietro da Cortona. Just i Italien – och andra sydeuropeiska länder – kunde karmarna utvecklas till livliga figurscener som helt dolde deras konstruktion och uppgift. Dylika skulpturgrupper visar Lorenzo Berninis vagnsprojekt för den spanske konungen, vilket ju Tessin uppmärksamt avtecknat.[33]

Bevarade vagnar av denna typ är tre Romtillverkade stora karosser från det portugisiska sändebudets markisen de Fontes italienska ambassad 1716. De har storslaget modellerade korgformer och är typiska för italienarnas fasthållande vid fönsterlösa vagnar långt efter det att "glaskarossen" erövrat större delen av Europa. Karosserna finns i Lissabon.

Betecknande för de här nämnda dessinatörerna är att de uteslutande ägnade sig åt vagnarnas dekor. Också Le Pautres intresse för karmarna gällde uteslutande deras skulpturala möjligheter. Korgöverdelen och den textilklädda interiören negligerades och remupphängningen var smedernas sak. Själva korguppbyggnaden var förbehållen specialiserade snickare, menuisiers-carossiers, vilka sålunda avgjorde själva strukturen på korpus. Undervagnens svåra konstruktion kunde endast anförtros åt vagnmakare, som nära samarbetade med smeder.

Ser man på dekorens innehåll i nämnda förlagor, är den så allmänt hållen att projekten inte kan föras till någon speciell beställare, än mindre någon kunglig person. Emellertid är det känt att franska

J. Callot, triumfvagn, Florens. Theatro d'Arno. Detalj.
J Callot, Triumphal carriage.

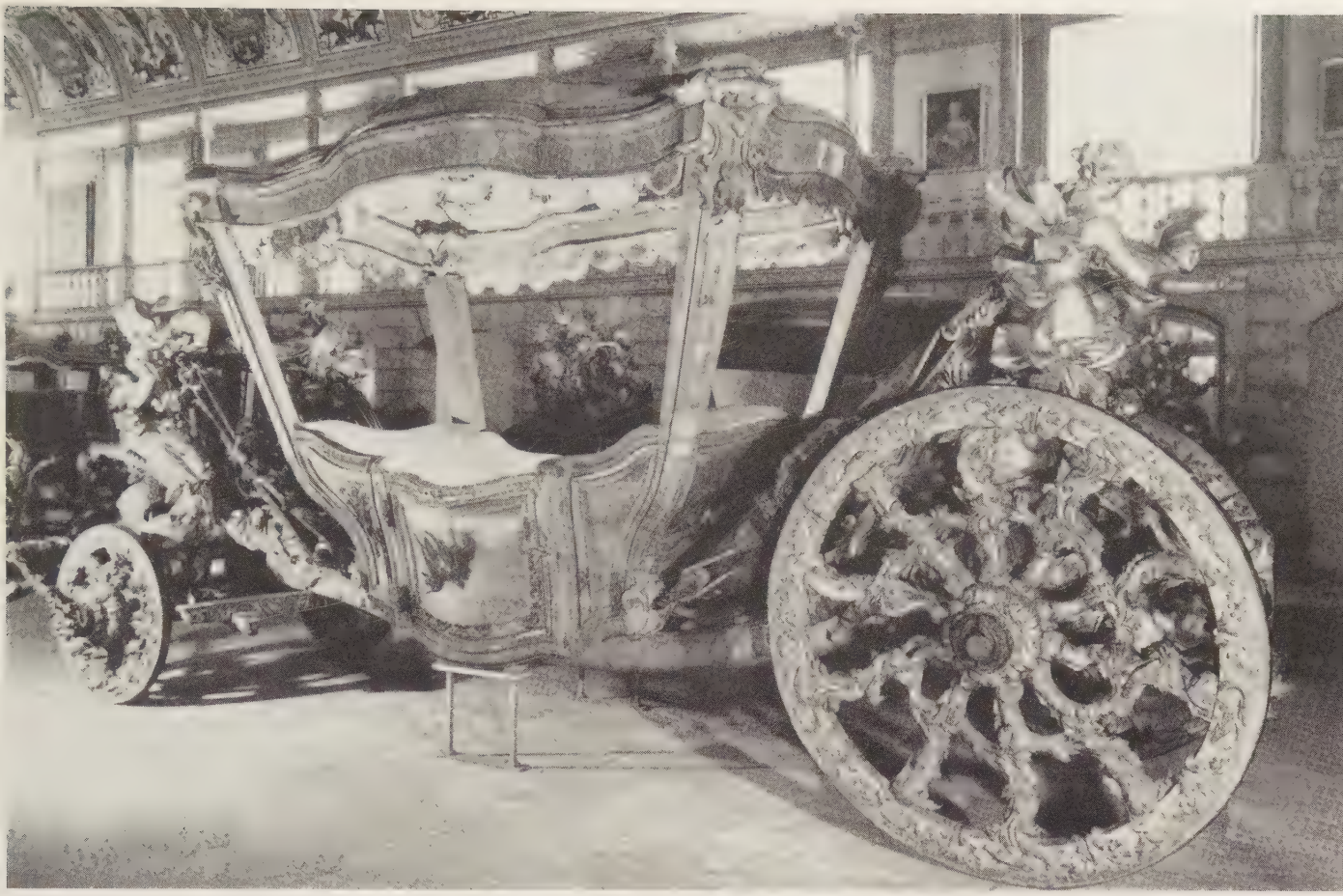
hovstallets vagnbestånd förnyades just under 1660-talet, vilket kan antas ha stimulerat konstnärernas skaparkraft inom detta område. Som Wackernagel framhållit är Le Pautres karosstyp en tidig företrädare för den nya franska hovkonsten.

Kungliga franska karosser

Bevarade avbildningar i Versailles gör att man känner till åtminstone två kungliga franska vagnar av typen *"carosse moderne"* som funnits under 1660-talets andra del. Det är målningar utförda av Adam Frans van der Meulen, med ett detaljintresse och en noggrannhet som gör dem till veritabla karossporträtt. Ena målningen föreställer kungaparets intåg i Douai efter stadens kapitulation 1667.[41] Ludvig XIV ses rida intill ena bakhjulet till drottningens sexspända vagn, och framför vagnsdörren knäböjer stadskommendanten med följe och över-

[40] Drottningens char du Triomphe lovordades av många krönikörer. Denna vagn (en kalesch) hade baldakin och textilt utslag. Wackernagel s. 34 ff och fig. 2 samt pl. Vb. Se även Gabriel Mourey, Le Livre des fêtes françaises, Paris 1930, bild 107, s. 131. På ett blad i Nat. Mus. har vagnens baldakin en kungl. krona., Entréer, pl 30, "Prächtigen Einzug des Königs und der Königin . . . in Paris".

[41] Skiss till en ej utförd tapet avsedd att ingå i en svit med episoder ur kungens ärorika regering. Wackernagel a. a. bild V:d.

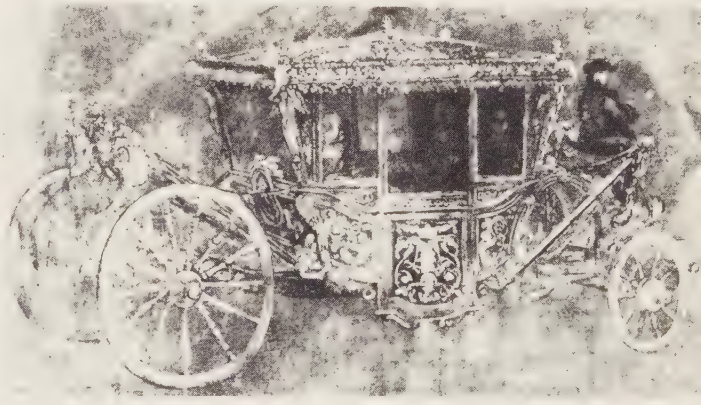


Markis de Fontes' kaross, Rom 1716. Museu Nacional dos coches, Lissabon. Se bild s. 119.
Carriage used by the Portuguese Marquis de Fontes on his embassy to Rome on 1716. Roman work in lavish Bernini Baroque. Open carriages were retained for a long time in Italy. Cf. p. 119.

lämnar nyckeln. Karossen som är inglasad och försedd med paneler, motsvarar närmast Le Pautres vänstra korgförslag på blad 2.

Vid entrén i Arras samma månad använde drottning Marie Thérèse en vagn som kan studeras i en separat oljestudie av van der Meulen, vilken här helt koncentrerat sig på karossens utseende: [42] snidad paneldekor, som på Douaikarossen, samt drottningens och kungens monogram på dörr respektive bakvägg. I hörnen syns bevingade figurer över ymnighetshorn (ev. Abundantia) och en rikt snidad bakkarm krönt av en putto gör denna kaross till den praktfullare av de två. Stilistiskt står karosserna nära Le Pautres stick, vilka de kan ha influerats av, medan den vegetativa dekoren med putti är i äldre Le Brunstil (jfr. Le Pautres blad nr 2 t.h., och Arrasstudien). Dess tillverkare går ej att fastställa, men korgen är av Le Pautretyp med den äldre typen av paneldörrar utan sockeldekor.

[42] Versilles, M V 7849. Ett kopparstick som visar entrén finns i Nat. Mus. Gravyravd., "Entréer".



Drottning Marie Thérèse's kaross, använd vid entrén i Arras 1667. Oljestudie av Adam F. van der Meulen. Versailles. Jmfr. s. 23, bild 2 (höger).
Coach of Marie Thérèse of France, used at her state entry into Arras in 1667. Oil study by Adam F. van der Meulen.

Påpekas skall att kuskbocken saknar paradtäcke, kusken sitter direkt på dynan. Intresset för Arraskarossen framgår av att den också förekommer på ett stick av F. Baudoin visande drottningen på väg mot Fontainebleau.

I dessa målningar är karosserna centralt placerade och huvudagerande på ett enastående sätt,

som för lång tid framöver inte skulle komma att upprepas. Basen är traditionens *"entrée solenne"*, som före 1600 innebar att drottningar färdades i hästbår, därefter användes triumfvagnar till 1660 ca. Men 1667 skulle drottningen framhävas i sin roll av arvtagerska och regent i den besegrade orten och för första gången användes en kaross för att demonstrera kunglig makt.

En kunglig vagn av intresse i detta sammanhang trots att den inte var en stor kaross "à deux fonds", utan en kupé, och således ej ett allra högsta rangens åkdon, är omnämnd i skriftliga källor. Det var den "Magnifique Caleche"[43] som fältmarskalken hertigen av Vivonne[44] skänkte Ludvig XIV 1679. Hertigen hade själv givit idén till vagnens gestaltning. Grunden för programmet var Ludvig XIV:s triumf, som de Vivonne hade byggt upp på två sammanvävda temata: monarkens förhärligande och framhävandet av givaren själv. Till den senares roll som "général des galères" för den segerrika franska flottan hänförde sig maritima inslag i dekoren. På kungens person anspelade förutom sedvanliga lager- och eklöv som stod för styrka, seger och ryktbarhet, även korgens hörnskulpturer. Dessa beskrevs som mycket vackra arbeten föreställande personifikationer av den oövervinnlige monarkens dygder: Viktoria – Fama och Abundantia – Pax framtill, Justitia – Fortitudo och Prudentia – Temperantia vid bakväggen. Dessa figurer stödde herkulesklubban med kungens medalj på, över vilken syntes en krönt antik urna med panascher. Ett djärvt grepp var bakväggens relieframställning av Ludvig XIV till häst på en dorisk piedestal, d.v.s. ett ryttarmonument – den främsta formen av härskarmonument under barocken.

Fyllningarna glänste av pärlemor skuren som fiskfjäll och med en förgylld sol och fleur de lys på varje. På fram- och bakväggens hörnlister syntes masker föreställande de 32 vindarna på havet och i hörnen framtill delfiner, sirener. Bakkarmen var omvandlad till en hel scen i rundskulptur föreställande Neptunus' triumf.

Blå sammet var spänd över imperialen på vars mitt en lagerkrans låg, det klassiska segertecknet, här som sammanfattande symbol på vagnen. Runt takkanten var putti grupperade parvis över hörnen och över sidoväggarnas mitt, de senare hållande krönta glober med liljor.

Glansen i korgens interiör stod ej efter dess yttre: på guldbrokad broderade kolonner i illusionistisk verkan med guld- och silverblommor och kungens monogram. Golvet var ett marketeriarbete i sköldpadd och graverad mässing, eventuellt från André-Charles Boulles ateljé.[45]

Drottningen på väg till Fontainebleau. A. Boudewyns efter målning av van der Meulen. Kunstsammlungen der Veste Coburg.

Queen Marie Thérèse of France travelling to Fontainebleau. A. Boudewyns after a painting by van der Meulen.

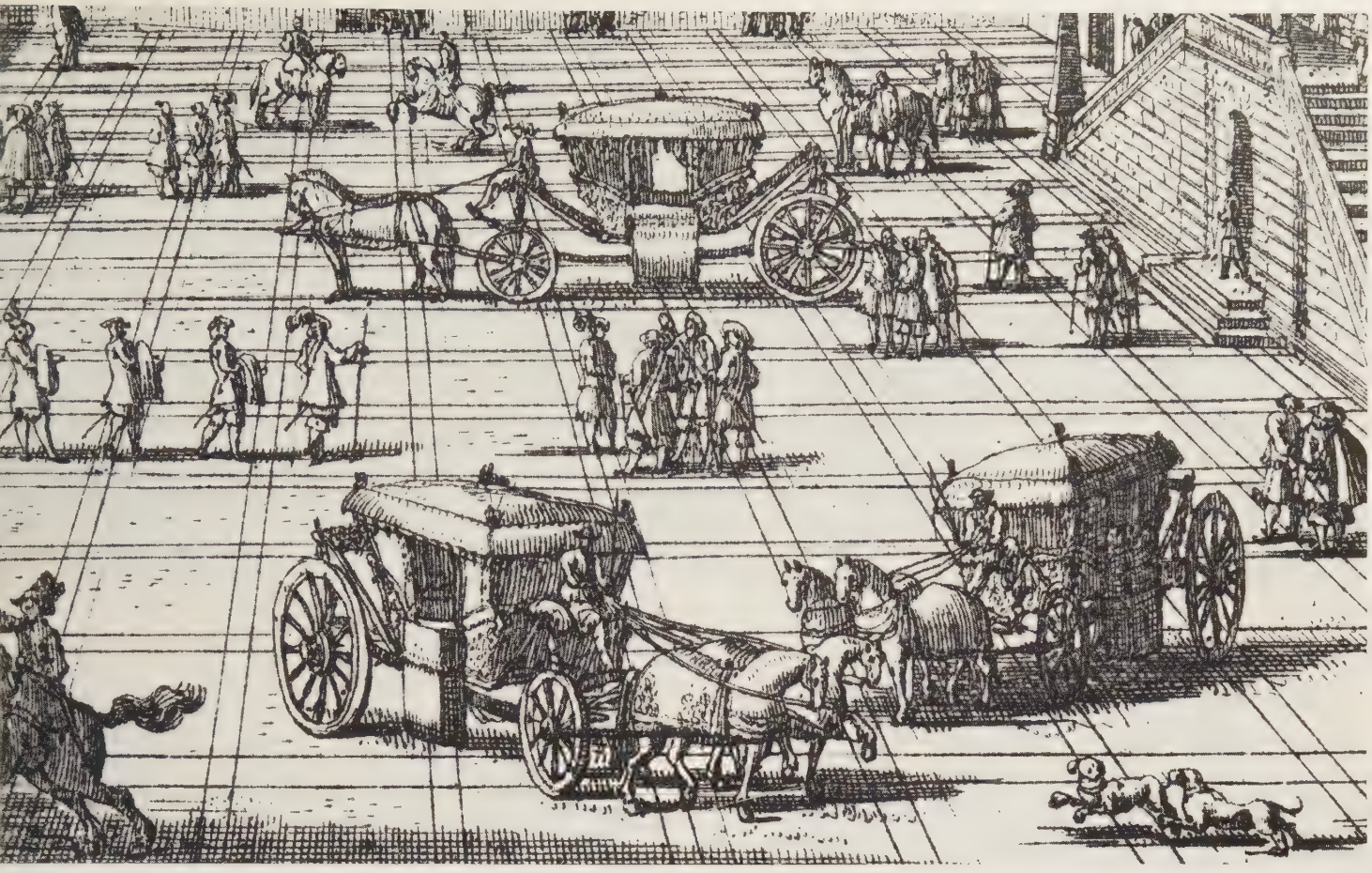
Anledningen till gåvan var de franska framgångarna 1678/79 i fredsförhandlingarna i Nijmegen, förnyandet av Münsterfördraget, vilket förklarar dess triumfkaraktär. Vagnens symboliska funktion var minnesmonumentets och i sitt slag var den en parallell till ryttarmonumentet över Ludvig XIV på Place des Victoires, som av samma skäl instiftades 1679 (av hertigen de la Feuillade).

"Kaleschen" användes ceremoniellt av Ludvig XIV och den bör länge ha varit den modernaste kungliga vagnen. Genom Daniel Cronströms brev vet vi att alla franska praktvagnar var av äldre

[43] "Magnifique caleche" nämns i Mercure galant, maj 1679 s. 85–111, september 1682 s. 141–143.

[44] Comte Louis Victor de Rochechouart, duc de Mortemart et de Vivonne (1636–1688) var en av de stora personligheterna under "le grand siècle". 1669 utnämnd till général des galères och 1675 maréchal de France. Han deltog bl.a. vid intagningen av Douai och Lille och 1676 assisterad av Du Quesne när den spansk-holländska flottan besegrades vid Palermo, en av de största segrarna i Frankrikes historia. En av hans systrar var markisinnan av Montespan (jfr. not. 9 kap, om "Beställningen i Paris 1696"), kungens älskarinna, som efterträddes av madame de Maintenon 1680. Vivonne var en bildad och angenäm sällskapsmänniska, vän med Boileau och Molière, och förblev en gärna sedd gäst i den intimare hovkretsen. Nouvelle biographie générale, bd 46, Paris 1866.

[45] Fransk möbelsnickare, förste ebenist vid Ludvig XIV:s hov, specialiserad på inläggningsarbeten av sköldpadd och metall. Roger de Felice, Le Meuble Français sous Louis XIV et la régence, Paris 1922, s. 38 ff, 71–72, 79–80 m.fl. Se vidare kap. om ceremonikarossens tillverkning 1696.



Karosser av äldre typ med gardiner och textila dörrförhängen (utslag) på slottet Tre kronors borggård. E. Dahlbergh, Suecia antiqua et hodierna.
Early coaches with curtains and aprons in the courtyard of the Three Crowns Castle, Stockholm. Detail from engraving in E. Dahlbergh's Suecia antiqua et hodierna.

datum vid 1690-talets mitt. För att finna en modern vagn var man tvungen att gå utanför hovstallet, till hertiginnans av Chartres bröllopsvagn från 1692, vars ikonografi är okänd.

Ser man på 1667 års karosser med kungliga namnchiffer och övervägande vegetativ ornamentik har dekoren på 1679 års kalesch berikats inte endast formalt utan även innehållsligt genom ett övergripande program. Detta var uppbyggt kring kungens personlighet men med liljesköldarna på taket som de enda rangrelaterade emblemen, och med hänsyftningar till givaren som härigenom gjorde sig ihågkommen. Mot bakgrund av denna ikonografiska genomgång står det klart att *Den första vagnen som man med säkerhet vet hade ett entydigt, på kungens person inriktat bildprogram, var den vagn som Jean Berain ritade 1696 för Karl XI av Sverige.*

Sverige under 1600-talets andra hälft

Genom det för Sverige framgångsrika trettioåriga kriget förändrades Europas karta och fick en tyngdpunkt i norr samtidigt som landet från en politiskt perifer position förflyttats till intressenas centrum. Med den nyvunna stormaktställningen följde växande nationell medvetenhet och med ett vidgat internationellt kontaktnät föddes nya pretentioner. Hovet och rikets höga herrar fick krav på en inramning värdig deras ställning och i nivå med sina vederlikar på kontinenten.

Impulserna utifrån kom under 1600-talet från Holland och England, men länge primärt från Tyskland, vilket berodde på flera faktorer. Hemvändande svenska krigare hade tagit intryck av tysk kultur och förde även med sig föremål. Skråväsendet tillhörde samma internationella organisation som det tyska. Både det geografiska läget och styrkan i de hantverkstekniska traditionerna

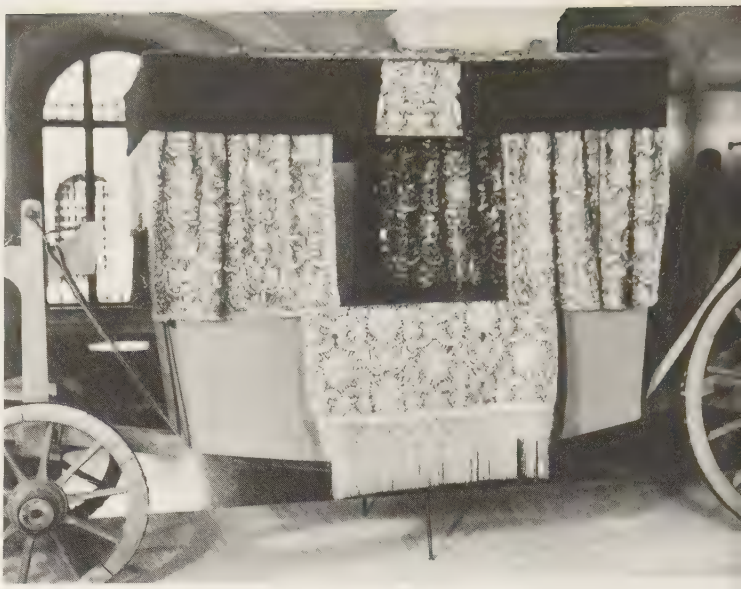
gjorde att de flesta gesällvandringarna ställdes dit. Omvänt var även invandringen betydande och avtog först mot århundradets slut[1].

När Frankrikes roll som kulturell stilbildare växte infördes den nya franska stilen till Sverige i ovanligt ren form. Men denna moderna formflora anammades till en början bara av ett exklusivt övre samhällsskikt och den nya smaken spriddes långsamt till vidare kretsar. Intresset för det franska inom landets toppskikt bör även ses mot bakgrund av att vissa adelsmän gjorde studieresor och ledde senare flera påkostade ambassader utrikes, och de kom att bli förmedlare och importörer av konst och lyxobjekt. Betydelsesfulla var de ambassader som sändes till Paris, Axel Oxenstiernas på 1630-talet, Magnus Gabriel De la Gardies följande årtionde, Claes Totts på 1650- och 1660-talen och Nils Bielkes två ambassader på 1670-talet.

Kristinas kröningsvagnar

Under Kristinas tid förstärktes det franska inflytandet genom drottningens personliga intresse för fransk kultur, som delades av flera i hennes omgivning, inte minst Magnus Gabriel De la Gardie. Visserligen var den silvertron som han skänkte drottningen till kröningen tillverkad i Augsburg,[2] men det lär ha varit De la Gardie som ombesörjde de mycket omfattande beställningar som på 1640-talets slut gjordes i Paris inför kröningen. En mycket praktfull sadelmundering till kröningshästen med stort, broderat schabrak (s.k. hästehus) hörde till de franska arbetena.[3]

Av större intresse i detta sammanhang är de tre förnämliga karosser som hade importerats från Frankrike. Till kröningen 1650 fick drottning Kristina två vagnar. Som en gåva av sin kusin, tronföljaren Karl (X) Gustav, fick hon den praktfulla och högst värderade kröningsvagnen, som hade klädsel av röd sammet med trofémotiv broderade i relief i guld, silver och kulört silke. Till "trofékarossen" hörde sex spannselar med schabrak i samma material och broderade likartat som karossen. Likaså fick Kristina den med röd sammet klädda "lejonvagnen", så kallad efter det återkommande lejon- och fågelmotivet i broderierna. Den anges som "något gemenare" (enklare).



Kristinas kröningskaross, "trofévagnen". Rekonstruktion (1966) av de bevarade textiliernas placering. Lrk.
Reconstruction of the hanging of the textile fittings in Queen Christina's French coronation coach (1650). Trophy motifs embroidered in gold and silver on red velvet. The wooden frame of the coach itself was lost during the 18th century.

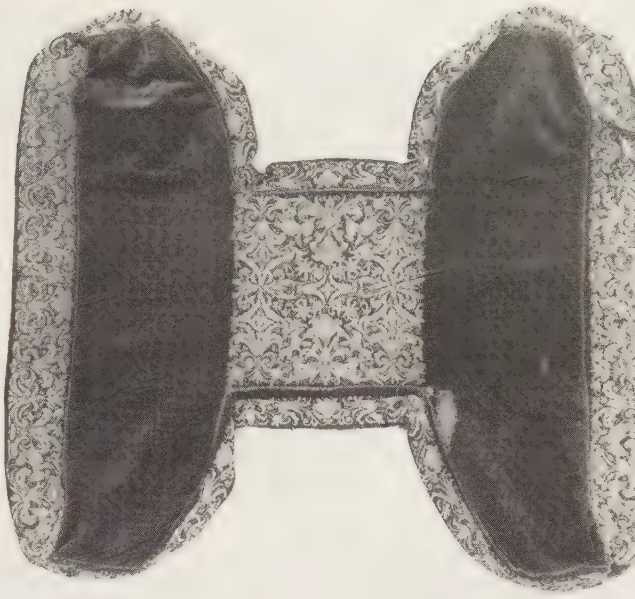
Detalj av reliefbroderi på utslaget. Lrk.
Detail. Coach embroidery with trophies.

Båda dessa vagnar skänkte Kristina till Karl X Gustav i samband med att han tillträdde regeringen. Dessutom övertog Karl Gustav en stor blå karet av sin svåger rikskanslern Magnus Gabriel De la Gardie, vilken vagn hade anskaffats för en inhiberad ambassad till Wien. Denna blå karet

[1] C. Hernmarck, De utländska impulserna och den inhemska traditionen. – Svenskt sjuttonhundratal, Nat. Mus. skriftserie nr 1, Sthlm. 1954.

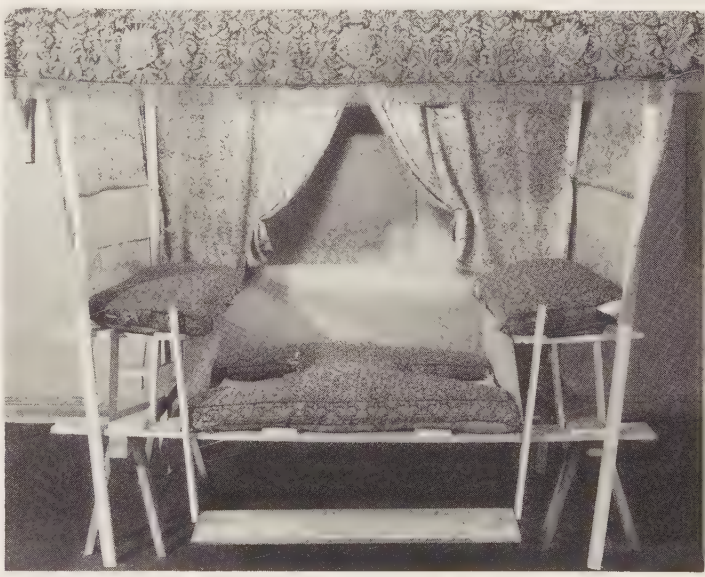
[2] Christina, Nationalmusei utst. kat. 305, Sthlm. 1966, nr 325, pl 15. C Hernmarck, Der silberthron Christinas. – Queen Christina of Sweden. Documents and studies, Analecta Reginensia 1, Nat.mus. skriftserie nr 12, Sthlm. 1966.

[3] Lrk nr 3857, Christina a. a. nr 329, pl 18. Historiska bilder II, Stockholm 1949, bild s. 54, 163.



"Lejonvagnens" imperialklädsel och H-dyna till golvet. Lrk.
The imperial embroidery and the H-shaped floor cushion for Christina's French "Lion Coach".

Praktsele till Kristinas kröningsspann 1650. Schabraket broderat med trofémotiv. Lrk.
One of the six full-dress harnesses for Christina's coronation coach team in 1650. The caparison is embroidered with exactly the same trophy pattern as the carriage.



Karl X Gustavs blå kaross. Rekonstruktion av textiliernas placering. Lrk.
The positioning of the cushions inside Charles X's blue coach.

hade gardiner broderade efter exakt samma mönsterförlaga som lejonvagnen, vilket tyder på att de levererats från samma ateljé. Troligen var det också från Frankrike som De la Gardie anskaffat en karet för greve Claes Totts ambassad till Polen 1669. Från denna finns den röda takklädseln kvar, men själva vagnen hörde till dem som brann upp 1696.

Kristinas karosser hade ännu ingen stålfjädring. Korgarna var av öppen typ med gardiner att dra för. Materialet är röd rips med vegetativa slingor utförda i dubbelsidigt plattsömsbroderi, då de ju skulle ses från två håll. Vagnsklädseln levererades som "halvfabrikat", delarna fodrades och monterades på vagnarna av stallskräddaren mäster *Hans Frisell* och en fransk vagnmakare vid namn *Simon Maveil.*

Kristinas kröningskaross omgavs av 60 unga adelsmän med hillebarder. Efter vagnen bars kröningshimlen och riksbaneret. Därefter kom hovstallmästaren ledande kröningshästen. Detalj av J. Sasses kopparstick av kröningsprocessionen 1650. KB.

The coronation coach, pulled by a team of six horses, was escorted by 60 young halberdiers of the nobility, with the Master of the Horse walking to one side. The coronation canopy was carried behind the coach, with M. G. de la Gardie following with the banner of the realm and the Queen's equerry leading the coronation horse. The Queen used the same coach for her entry before the coronation. Details from J. Sasse's engraving of the coronation procession 1650.

Vagnarna är ej bevarade. Man har felaktigt trott att Kristinas kröningsvagn förstördes i hovstallsbranden 1696, men i själva verket stod de fyra kareterna magasinerade i Uppsala på 1690-talet. Efter stadens brand 1702 flyttades de tillbaka till Stockholm och i stallinventarierna kan de följas till 1712/14, då de stod på Artillerigården.[4] Större delen av den textila utrustningen till Kristinatidens vagnar finns däremot bevarade i Livrustkammaren.[5]

Tre dagar före kröningen höll Kristina sitt intåg, "entrée solenne", i Stockholm. Den långa processionen utgick från Jakobsdal (nuv. Ulriksdal) och alla personer av rang och betydelse, svenska som utländska, deltog. Drottningen for i trofévagnen, som hon också använde i processionen till ceremonin i Storkyrkan den 20 oktober. Karossen var då förspänd med sex vita hästar och ekipaget omgavs av en 60 man stark hillebardvakt. Efter vagnen bars kröningshimlen, därefter red De la Gardie med riksbaneret och så leddes den vita kröningshästen med tom damsadel och med silverskodda hovar. Karl Gustav var klädd i arvfurstedräkt och red på en gul springare som Kristina skänkt honom.[6]

I processionen efter kröningsakten tog Kristina – iförd kunglig skrud och regalier – plats i en *triumfvagn* förspänd med en kvadriga, d.v.s. fyra vita hästar i bredd. Även de lär ha varit silverskodda. En mycket schematisk framställning av triumfvagnen finns på *Johan Sasses* kopparstick av processionerna. Vagnens bukiga, högt uppbyggda bakvägg tyder på en gängse typ. Triumfvagnen, som antas ha varit av äldre datum än 1650, var

Kristinas triumfvagn var försilvrad och de vita hästarna hade dyrbara schabrak. Detalj av J. Sasses kopparstick. KB.

Christina's triumphal carriage was silver-coated and the white horses pulling it had costly caparisons.

klädd med silvertyg. På hovstallmästaren Carl Sparre Larssons befallning avlägsnades vagnens klädsel med galoner och fransar 1662, den betecknades därefter som oduglig och obruklig, tills den ca 20 år senare avskrevs ur inventarierna.

Uppgifterna om hästutrustningen går isär. Enligt rustkammarinventariet 1654 fanns fyra "kosteliga täcken" som vid Kristinas kröning hade brukats på de hästar som gick framför triumfvagnen. I samma inventarium upptas tre seldon av vitt läder med silvergaloner och mässingsbeslag och tillhörande hästtäcken av garnerat silvertyg. I senare handlingar är det dessa som kallas triumfvagnsselar.[7]

För drottningen fördes således inte mindre än tre ekipage i procession vid ett och samma ceremonitillfälle. Detta är enastående i svensk ceremonihistoria och helt i nivå med det överdåd kröningen

[4] A Tydén-Jordan, Karl XI:s kröningsvagn – fransk lyximport med förhinder. – Lrk 16:12, 1984, s 293, 324 not 2. Hovst. räkn. 1712, SlA, bd 1, s 66, 260 f. De stod i "Artollerie gården uti Tyghuset". Artillerigårdsräkenskaper för 1699–1719 saknas i KA.

[5] Vagnstextilierna har utförligt behandlats av G. Ekstrand, Kristinatidens karosser, – Lrk 10:11, 1966. Se även Tydén-Jordan, Karl XI:s kröningsvagn a.a.

[6] Festligheterna 1650 beskrivs i J. C. Lüning, Theatrum ceremoniale, Leipzig 1719, bd 1, s 1389 ff.

[7] Lrk inv. 1654–55 (Lrk DII:10). Rustkammarinv., SlA, 1654, s 8. Kammarkollegie akter nr 37 (Heerdhielms akter), Inv. på K M^{ts} Husgerådz saker 1663, KK. Lrk inv 1683–96, SlA, vol. 22 s. 103–104. Lrk inv 1708 s. 507, Lrk inv 1730, s. 354, Lrk inv 1748, s. 16. Hovst. räkn. 1682, SlA, s. 7, 24. Christina a. a. s. 176.

Schematisk framställning av Hedvig Eleonoras entrée solenne i Stockholm 1654. Detalj av tyskt kopparstick i Kunstsamlungen der Veste Coburg.

Schematic picture of the state entry of Hedvig Eleonora into Stockholm in 1654, showing the Queens's coach in the centre. Detail from German engraving in Kunstsammlungen der Veste Coburg.

och de efterföljande många festligheterna iscensatte.

När Karl X Gustav kröntes den 6 juni 1654 i Uppsala efter Kristinas abdikation, övertog han hennes ridmundering till kröningshästen. Damsadeln hade gjorts om till en bomsadel. Av kostnadsskäl var kröningen avsevärt enklare än den föregående.[8]

Samma år, den 26 oktober kröntes Karl X Gustavs gemål Hedvig Eleonora av Holstein -Gottorp i Stockholm. Processionen till kyrkan gick till fots, men på förmälningsdagen två dagar tidigare hade hennes intåg skett från Karlberg med en rad vagnar. Då kördes den kaross som den unga drottningen medfört från hemlandet. Den var klädd med röd sammet och var en gåva från föräldrarna Fredrik III av Holstein-Gottorp och Maria Elisabeth av Sachsen, vilka låtit tillverka en brudvagn åt var och en av sina fyra döttrar. Skulptören de anlitat var *Hans Gudewerdt II*. Hedvig Eleonoras vagn hade kostat ca 10 000 tyska riksdaler. I en naiv framställning av entrén i Stockholm, är brudvagnen schablonmässigt avbildad.[9] I drottningens egna stallinventarier kallas den för kröningsvagn.[10]

Karl XI:s kröningsvagn[11]

Vid den 17-årige Karl XI:s trontillträde i december 1672 ordnades flera festligheter, bl.a. hölls på Rännarbanan (vid nuv. Hötorget) ett riddarspel, efter kunglig fransk förebild. Den främste deltagaren var kungen själv som "ärans riddare" iförd

Schabraken till kröningsspannet 1650 användes åter vid en karusell i samband med Karl XI:s tronbestigning 1672. Kopparstick ur D. K. Ehrenstrahls Certamen equestre.

The caparison for the team pulling the coronation coach in 1650 was used again for a carousel in connection with the accession of Charles XI in 1672. Engraving from David Klöcker Ehrenstrahl's Certamen equestre.

romersk rustning och anförare av en kadrilj. Av ett par blad i David Klöcker Ehrenstrahls framställning av karusellen, "Certamen Equestre" 1672–85, framgår att schabraken från Kristinas kröningsspann här användes på sex hästar.[12]

Själva smörjelseakten ägde rum i Uppsala i september 1675, och i god tid hade nödvändiga anstalter gjorts. I förberedelserna ingick en storartad karossaffär i vilken en av rikets främta herrar och kulturpersonligheter, greve Nils Bielke till Salsta, agerade förmedlare – en liknande roll som Magnus Gabriel De la Gardie haft vid seklets mitt.

[8] Lüning a. a., bd 1, s. 1392.

[9] Blad i Kunstsammlungen der Veste Coburg av anonym konstnär, inv nr XIII, 306, 51. Påskrift: "Wie den 8 October Anno 1654. die Königliche Braut von Carlsberg nach Stockholm durch ihr May: den König selbst und dero Ansehnlichsten Völcker ist ein gehohlet worden".

[10] Änkedrottning H. Eleonoras stallräkn. 1698, SlA, s 62, vagnen var utnött och obruklig. Uppgifterna om dess ursprung lämnade av Gudewerdt-forskaren Holger Behling i Kiel. De andra tre vagnarna som Gudewerdt skulpterat gick till Sachsen-Anhalt 1649, Hessen-Cassel 1650 och Mecklenburg 1654.

[11] Tydén-Jordan, Karl XI:s kröningsvagn a. a.

[12] Blad 12, 13, upplysningen tackar jag Gudrun Ekstrand för.

Bielke[13] hade av Karl XI sänts till Paris 1674 på särskilt uppdrag för att göra inköp med anledning av kungens tilltänkta förmälning med den danske kungen Kristian V:s syster prinsessan Ulrika Eleonora. Samtidigt behövde den kungliga vagnparken förnyas vad gällde ceremonivagnar, eftersom de senast anskaffade var de då föråldrade kareterna från Kristinas tid. Sedan dess hade slutna karosser blivit moderna. Underredena hade förbättrats med svanhalsar mellan bom och framaxel, vilka gav framhjulen frigång och därigenom krävde vagnen mindre svängradie.

Beställningen av en kröningskaross ombesörjdes av Bielke i Paris 1674, men leveransen blev försenad och karossen kom aldrig att köras vid den ceremoni som den var ämnad för. Den kom inte ens till Sverige kröningsåret utan först fem år senare. Karl XI:s kröningsprocession skedde därför till fots och till häst, med kungen själv ridande på den traditionellt vita springaren: "Ihr. Majestät sassen unter einem von vier Landes-Räthen und vier Generals-Personen getragenen köstlichen Himmel auf ihrem vortrefflich-schönen weissen Crönungs-Ross, welches vom Herrn Grafen Bannier geführet wurde."[14]

Orsaken till förseningen av karossärendet var av storpolitisk natur. På grund av det 1672 slutna subsidiefördraget med Frankrike rycktes Sverige två år senare med i krigshändelserna på kontinenten. Därpå började kriget mot danskarna 1675, vilket hade till följd att trolovningen med Ulrika Eleonora bröts. När småningom freds- och förbundstraktaten slöts mellan de båda nordiska länderna 1679, återupptogs frågan om giftermålsavtalet. Underhandlingarna fördes slutligen i hamn, och den 5 maj 1680 mottogs Karls XI:s brud i Helsingborg. Dagen därpå ägde vigseln rum i all enkelhet på Skottorps slott, nära Halmstad.[15]

I sin roll som kunglig hovleverantör av lyxföremål måste anskaffandet av en kröningsvagn till Karl XI ha varit ett av Bielkes viktigaste uppdrag, som han handhade under två olika ambassader. Den 1674 initierade men ej fullföljda karossleveransen fick Bielke möjlighet att påskynda, när han 1679 åter sändes till Frankrike för fredsförhandlingar med Ludvig XIV. När kröningskarossen slutligen anlände till Sverige 1680 ingick den i en leverans omfattande hela *fem vagnar*, skulpterade, förgyllda och med allt tillbehör. Det var en lyxvagnsimport värdig en stormaktsfurste!

Kröningskarossen skilde sig genom dyrbarare sammetsklädsel, broderad med guld och silver, från de övriga vagnarna, klädda med blommönstrad sammet av olika kulörer. Tillika hade kröningsvagnen fler fönster än de övriga, åtta stycken. I hovstallsinventarier 1680 nämns felaktigt endast sex fönsterglas, emedan de två som satt i dörrarna redovisades separat och hade bortfallit i texten det året, men nämns i Livrustkammarens inventarium för 1683. Till fyra av vagnarna hörde seldon, kallade "Wagnstyg" eller "Tygh" för sex spannhästar vardera.

Transporten av åkdonen skedde sjövägen till Göteborg och sedan fraktades de vidare landvägen. Bland dem var den resvagn, som Ulrika Eleonora använde under färden till Stockholm.

I hovstallets rullor presenterades nyförvärven 1680: "Dhe Wagnar och Tygh, som äre komne ifrån Franckrike, Och sedan ifrån Giöthenborg, Upp till Stockholm, Nembl:

En Kongl: May:ts Nya Kröning Wagn medh gull och Sillfwer Borderadh uppå Rödt Sammeth . . . Crepinerne aff Gull och Sillfwer, 4 Borderade Gardiner af Rödt dammask".[16]

Dynor, kusksäte, samt vagnsremmar och de sex paradselarna var klädda med broderad sammet. Underredet var modernt med svanhalsar och i korgen fanns åtta kristallfönsterglas. Korpus, underredet och även hjulen var av bildhuggarearbete och förgyllda. De förnämaste kungliga vagnarna brukade inventarieföras i Livrustkammaren vilket även skedde med kröningsvagnen, och det är där den utförligaste beskrivningen av karossen finns 1683 (Se bilaga 1).

Den andra var "En förgyllt Wagn, som hennes Mayt Drottningen, brukade på Reesan ifrån Hallmstadt, Beklädd medh Rödt Blommeradth Sammeth på Guhl Bottn, Deruthi 7 Fönster". Den hade två dynor inuti, samma sammetsklädsel på kuskbocken och vagnsremmarna och sex seldon hörde till.

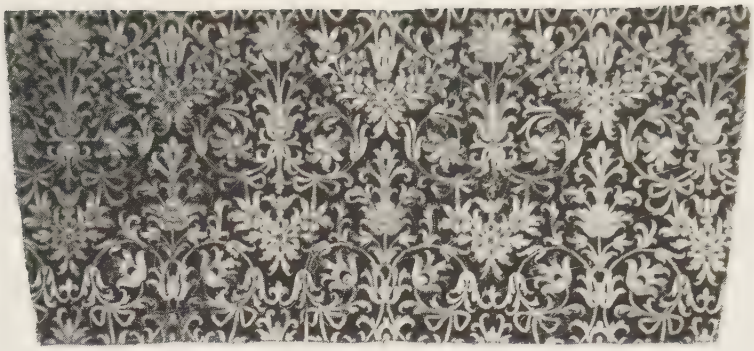
Den tredje vagnen var "Förgyllt . . . Stofferadt medh Blått Blommeradt Sammeth på Guhl bottn"

[13] G. Wittrock, Nils Bielke, Svenskt biografiskt lexikon, bd 4, Stockholm 1924. Arne Losman, Karolinen Nils Bielke som kulturpersonlighet, KFÅ, 1983.

[14] Johann Christian Lüning, Beschreibung der solennen Crönung König Carls des XI. in Schweden, Theatrum Ceremoniale Historico-politico, I, Leipzig 1719, pag 1393. Lüning anger felaktigt 1676 som kröningsår.

[15] Den svenska historien, bd 5, Sthlm 1967, s 120 f.

[16] Hovst. räkn. 1680, SlA, s 10 ff, 25.



Pall och dynklädsel av röd sammet med guld- och silverbroderier från Karl XI:s franskbyggda kröningskaross från 1680. Lrk.

A coronation coach and four state coaches were ordered in Paris for the coronation of Charles XI in 1675, but they did not arrive in Stockholm until 1680. Four of the coaches were lost in 1696 when the Royal Mews were destroyed by fire, but some of the textile fittings of the coronation coach and all six harnesses are still extant. Red velvet upholstery with gold and silver embroideries and a stool, from the interior of the coach body.

och hade 7 fönster. De två vagnsdynorna var av sammet men kusksätet, vagnsremmar och de sex seldonen av rött läder, dvs. ett enklare utförande än de tidigare nämnda.

Den fjärde var ”En Förgyllt Wagn, Stofferadt medh gröndt Blommeradt Sammeth på guhl Bottn,” med tre vagnsdynor, fyra fönster och remmar av rött läder, men inga seldon nämns.

Den femte beskrevs som ”En Dito, Stofferadt medh Rödt Blommeradth Sammet, 6 Fönster”, vagnsremmarna var av rött läder prydda med förgyllda beslag med kungligt namnchiffer och kronor. Sex seldon hörde till.

När hovstallets byggnader på Helgeandsholmen brann 1696 förstördes Karl XI:s kröningskaross och tre av de andra franska vagnarna,[17] utom den fjärde i raden med grönblommig klädsel. Denna hade tidigare ställts upp i vagnshuset vid Rännarbanan och fanns kvar i flera år efteråt. 1699 användes den vid en statsentré, och en del av dess klädsel är bevarad.

Ytterligare ett intressant nytillskott som här ej kan förbigås kom till hovstallet 1680. Den unga drottningen förde med sig en kaross, vilken liksom kungens franska vagnar, var utrustad med svanhalsunderrede och sluten vagnskorg med åtta fönster av kristallglas. Den var helt skulpterad och

Utslag av grönmönstrad sammet med gul atlasbotten från en av Karl XI:s franska vagnar 1680. Lrk.

Voided green floral velvet on yellow atlas, from the only one of Charles XI's French coaches to have survived the fire of 1696. This coach was driven in the Queen's processional entry in 1680 and in the ceremonial entry by the Duke and Duchess of Holstein in 1699. The network fringe underneath is of yellow and green silk.

förgylld med ”figurerat målning zijrat”[18] på korgens fyllningar. En nyhet var textilmaterialet, då man till klädseln i stället för den traditionellt

[17] Hovst. räkn. 1696, SlA, s 150.

[18] Beskrivning i Lrk:s inventarium 1683, SlA, s 40.

använda sammeten valt "Isabell[19] gyllenduk", d.v.s. en bruntonad guldbrokad, som på dynorna hade dekorerats med silverblommor, medan gardinerna var av "Isabellfärga Sillfwerduk medh hwita sillkesblommor."[20] Hela karossen var således hållen i guld-silvertoner, och det var enbart remmar och seldon, som gick i rött. De till paradselarna hörande sex hästtäckenas röda sammet hade dekorerats med rankor och monogram utförda som applikationsbroderi i guld- och silvertyg. Även gyllenduksvagnen förstördes i vådelden 1696, men hästtäckena[21] finns bevarade i Livrustkammaren.

Från Danmark, känt för sin framstående hästavel, medförde drottningen även flera spann vagnshästar: sju "Tigrar", d.v.s. småfläckiga skimlar, sju grå ston, sex "Pagie klippare", sex bruna, sex vita och sex svarta ston. Dessutom hade sex svarta vagnshästar inköpts från Tyskland. Hovstallet var således väl rustat med flera kompletta spann i olika färger, vilket var nödvändigt för den stora processionen, som ägde rum samma år.

Intågprocessionen 1680

Landets nya drottning skulle krönas den 25 november 1680. Festligheterna inleddes dagen innan med hennes officiella mottagande i huvudstaden, genom ett högtidligt intåg, i vilket 19 karosser deltog. Samlingspunkt för deltagarna var Jakobsdals slott (nu Ulriksdal), varifrån processionen utgick, och vid middagstid skedde det solenna intåget i Stockholm. Då kördes Karl XI:s kröningsvagn för första gången ceremoniellt, som blickpunkt i kortegen och med Ulrika Eleonora ensam tronande på framsätets pösiga dyna. I den följande sviten kördes de fyra andra franska karosserna, förspända med de nya spannhästarna.

Drabantgardet och Kungliga gardet till fot inledde tåget, följt av Livregementet till häst och kungens hovstat. Ridderskapet och adeln gick före riksråden, som for i rad i 14 egna vagnar och bildade förtrupp till huvudpersonen i den nya praktfulla franska karossen:

"Så kom Hennes Kongl. May.tt sittiandes i een öfwermåttan kostelig och wäl aff Gull och Sölfwer Borderat Wagen dragen aff 6 Tiegerfärga Hästar / omkring Wagn ginge 48. Drabanter medh sine Hellebarder och 24. Laqueyer, alle klädde i Konungens Liberie Blått kläde med Gult Taffts underfoder / medh Gull och Sölfwer Snören / effter Wagnen reede 12 Pagier . . . Åter kom een Kongelig Wagn / ey mindre prechtig och rijk Borderat som dhen första hwars Wagn Juhl och vore förgylte med 3 paar hwita Hästar gick heel tom. Sedan kom then 3 Kongl. Wagn medh ett Span Apelgrå Hästar / dher i satt Hennes Kongl. May:ts Hofmästerinna med en Hoff Dame, åter igen den 4:e Kongelig Wagn med 3 paar swarta Hästar dher i och några Hennes May:ts Hoff Dames än dhen fembte Kongl. Wagn med een Spaan swarta Hästar tomer."[22]

Processionen slöts med Borgerskapet till häst.

Utanför Norrtull hade Livgardet till fot arrangerat sig och från tullporten ända till "Norremalms Broo" bildades häck av Borgerskapet till fot. Festlig tillfällighetsarkitektur och dekorationer hade byggts längs kortegevägen, Drottninggatan över Norrmalm, och på flera platser i staden. Det är intressant att se hur dessa arrangemang åter bekräftar att Karl XI, motståndaren till yttre stråt, hade stark känsla för kungadömets värdighet i det officiella livet och då ej skydde kostnader.

Två triumfportar hade uppförts vid tullen och där intill var en speciell rundel byggd, där prästernas, borgerskapets och böndernas representanter väntade på Hennes Majestät, "i dhet dhe steege til Wagnen och gåfwo Hennes May:tt hand." Vid barnhuset passerade processionen ett konstgjort berg, föreställande *Mons pietatis*. Mitt på Norrbro hade man rest en pampig äreport, vilken var prydd med de kungliga monogrammen, allegoriska figurer och deviser anspelande på fred, samförstånd och allehanda dygder.[23]

Vidare fanns t.ex. vid den andra Norrbron två "Bärg med Grottewärck" med fontäner och kungaparets namnkartuscher. Invid slottet, på Storkyrkans norra sida, hade en stor fredstrofé arrangerats, där gudinnan *Pax* tronade som centralfigur i dubbel naturlig storlek med fackla i handen. Nära slottets västra ingång passerade man den året innan till Karl XI:s ära, efter det danska kriget, resta triumfporten. Ulrika Eleonora anlände till Tre kronors borggård och där möttes hon vid trappan av änkedrottningen Hedvig Eleonora och kungen. När kungen ledsagat sin gemål till hennes gemak sköts salut, inalles 102 skott, först från slottet och därpå från flera andra platser i staden.

[19] Isabellfärg, en bruntonad, vitgul färg.

[20] Gardinerna försåldes på stadsauktion den 21 april 1808. Lrk:s instrument och inv. 1803, SlA, s 321.

[21] Tydén-Jordan, Karl XI:s kröningsvagn, a. a. s 305, 318. H. Seitz, Danica i Kgl Lrk, Sthlm 1946, s 14, 24–26.

[22] Relation huruvida dhet tilgångtt wid Hennes Kongl. May.tz wår allernådigste Drottning Ulricae Eleonorae Intågh I Residence Staden Stockholm den 24 Novembris jämwäl dher på följande lyckelige Cröning den 25. Dito 1680. Stockholm 1680. Oscar Malmström, Anteckningar rörande drottning Ulrika Eleonora d.ä. och Karl XI:s hof, Lund 1898, pag. 59 ff.

Vagnar av "carosse moderne"-typ i Stockholm. Detalj av kopparstick 1692 i Suecia antiqua et hodierna, Karl XI:s triumfbåge (1679).

"Carosses modernes" in Stockholm. Engraving from 1692 in Suecia antiqua et hodierna, Charles XI's triumphal arch (1679).

Vid kröningen påföljande dag skedde processionen till fots den korta sträckan mellan slottet och Storkyrkan.

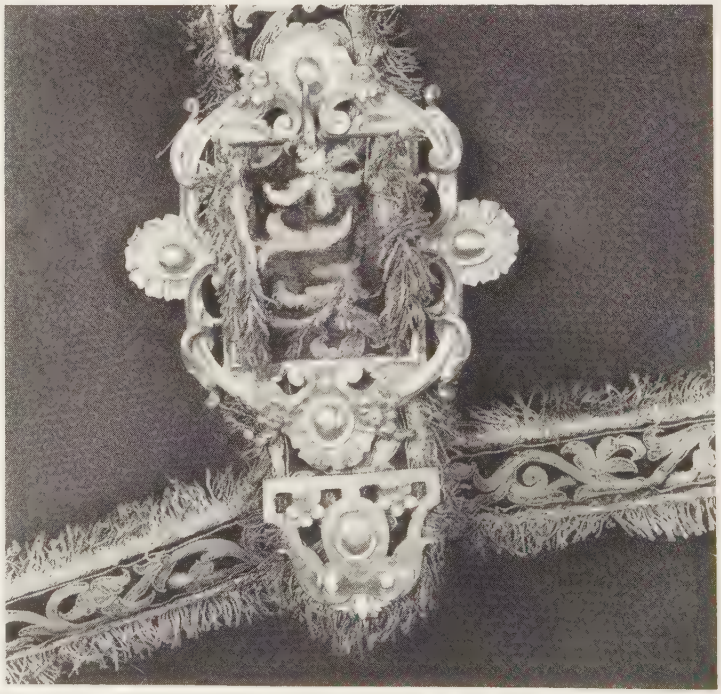
Ingen avbildning av Karl XI:s kröningsvagn eller de andra franska vagnarna är känd, ej heller någon tillverkare. Typologiskt hörde de till "carosses modernes" och troligen anslöt de till Jean Le Pautres ornamentstick med karossdekor som spreds vida. Hans namn har inte kunnat knytas till just Karl XI:s kröningsvagn, men hans förslag ger ändå en idé om hur den kan ha sett ut. Lepautre samarbetade även med Erik Dahlbergh och graverade 37 blad i dennes Suecia Antiqua et Hodierna, där ett brokigt urval äldre och nyare åkdonstyper förekommer som staffage. På ett blad som visar Karl XI:s triumfbåge efter det danska kriget 1679, finns två kungliga vagnar av denna typ, men att det skulle röra sig om vagnsporträtt har ej gått att fastställa. En jämförbar vagn från 1670-talet finns bevarad i Madrid.[24]

Karl XI:s kaross hade mindre glas i sidofönstren än i dörrarna. Taket och partierna mellan fönstren var utvändigt klädda med röd sammet med broderier i hög relief. Runt takkanten fanns både in- och utvändigt silver- och guldkrepiner med tätt satta tofsar, inalles 251 stycken, varav 83 saknades redan första året. 62 hade lossnat under resan till Sverige samt under drottningens intågsprocession. Vagnmästaren Hans Berg påpekade att de var mycket löst fästade och att han hade tagit vara på 18 av de bortfallna tofsarna.

Terminologiskt görs en skillnad mellan Karl XI:s moderna karosser och den ålderdomliga öppna typen. Kungens nya vagnar rubriceras som "Carosser", medan Kristina-tidens vagnar kallas "Careter" i Livrustkammarens inventarium 1683.[25]

Textilier och seldon

Av hävd brukade ceremonivagnarnas dyrbara textilier och hästutrustningar lämnas till rustmästaren för förvaring, medan själva åkdonen stod kvar i hovstallet. Tack vare denna ordning finns ännu delar av Karl XI:s kröningsvagn kvar i Livrustkammaren: dynklädsel, gardiner, en pall samt sex paradselar.

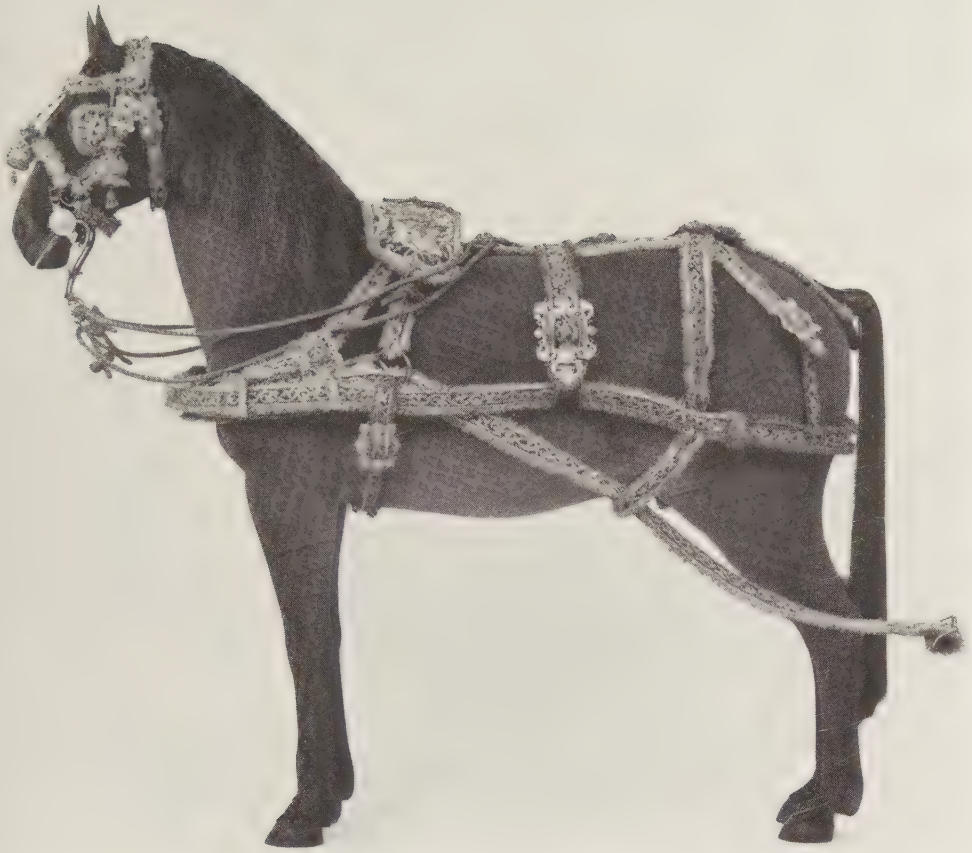


Tofsar av guld- och silvertråd och sölja av brännförgylld mässing till seldonen. Lrk.
Harness buckle and tassels of gold and silver wire. Each headstall of Charles XI's harnesses had three tassels and the coach had 251 tassels.

[23] A. Ellenius. Den atlantiska anatomin, Malmö 1984, s. 162.

[24] Kreisel a. a. pl. 6 A.

[25] Lrk inv. 1683, SlA vol. 20, s. 46, bilagor s. 32.



Praktsele för stånghäst från Karl XI:s kröningsspann. Remmarna klädda med röd sammet, broderad med guld- och silvertråd. Schabrak över spannselar var ej längre modernt när dessa selar tillverkades i Paris i slutet av 1670-talet. Lrk.

Full-dress trace-horse harness for Charles XI's coronation team. The straps are upholstered with red velvet embroidered with gold and silver wire. Caparisons for team harnesses had gone out of fashion when these harnesses were made in Paris at the end of the 1670s.

Sammeten till vagnsdynorna är broderad i läggsömsteknik med guld-, silver- och silkestråd i ett yttäckande mönster med vegetativa slingor och rosetter. Gardinerna, fyra stycken av röd sidenrips, är broderade i dubbelsidig plattsöm, i guld och silver, vilket gör rät- och avigsidorna likvärdiga. Det vegetativa mönstret är stiliserat och slingorna upprepar eleganta hjärtformade bildningar.

Vagnarnas läderremmar var överdragna med röd sammet och broderade med guld- och silvertråd. På samma sätt har kröningsspannselarna dekorerats. De praktfulla sex seldonen finns bevarade. Spannhästarna kördes enligt gängse sed av en kusk från kuskbocken och en spannryttare på vänster förlöpare.

Liksom kröningskarossen var seldonen av modernaste snitt. Dyrbara schabrak till paradspann brukade tidigare läggas över selarna. Så var både Kristinas kröningsseldon utrustade och även Ulrika Eleonoras spannselar till gyllenduksvagnen. Remtyget under schabraket var då enklare, utan broderier.

Karl XI:s praktseldon saknar schabrak. Detta visar vad som blev bruk i framtiden. Sedan schabraken slopats blir remtygen mer påkostade. Remmarna har gjorts bredare och de är genomgående broderade, speciellt rikt på däcklarna, som erbjöd mer plats för motivframställningar, troféer t.ex. Spännena fick ökad dekorativ betydelse och gjöts av skickliga gelbgjutare i varierande form, ciselerades och brännförgylldes.

Jämför man de bevarade textilierna från Karl XI:s kröningskaross med den 30 år äldre från Kristinas tid, så är överensstämmelserna i material och teknik iögonenfallande – och visar på en levande hantverkstradition. Den stora produktionen av praktvagnar i Paris innebar sannolikt att vissa ateljéer specialiserat sig på den textila vagnsutrustningen och arbetade då efter givna schemata, som varierades efter behov och beställarnas önskemål.

Att så litet är bevarat av Karl XI:s karosser från 1680, beror delvis på vagnstypen, där färre textilier än tidigare var löstagbara och därför brann upp med karosserna. Klädseln på taket var alltså fast monterad liksom partierna på korgens exteriör mellan fönstren. Textilierna var ytterst praktfulla och hade fortfarande en mycket viktig estetisk roll, men de dominerade ej utsmyckningen som tidigare.

Karl XI:s ceremonivagn, "Berainvagnen"

"Een så giordh vagn lärer fuller intet ha des lijke".
Daniel Cronström, augusti 1696

Karossens tillkomst på 1690-talet

Förhistorien

Inledningen till ceremonivagnens historia var den katastrof som drabbade Karl XI:s hovstall i februari 1696 och som kungen själv beskrev i sin almanacka med följande ord:

"Om natten klåkan mellan elfwan och tålf, som war den 23, hendhe den ólyckan, dhet K M stora Stal medh Beridarehuset, som uppå Helgans-holmen stå, blefw upbrent och den ena endhan uthaf den ena Nore-Malms-Bron, som löper uppå östersidan om stallet. 23 hestar blefwe upbrende, hvaribland war 11 Hans K M, och dhe andhra 12 kummo Cammar-Herren Hård, Cammar-Herren Salmån Cronhielm, Stalmester Hård och Beridaren Gynterfelt til. Alla Hans K M Wagnar blefwe upbrendhe och Cammar-Pasiens Stierrenhökens hest".[1]

Dybara vagnar och hästar hade gått förlorade, men den knappa texten vittnar om att det kungen nog tog hårdast var förlusten av hästarna. Han räknde noga upp alla ägarna till 12 i hovstallet inhysta hästar och själv hade han förlorat fem stora svarta vagnshästar, tre slädlöpare, en brun skjutshäst, en liten röd öländsk häst och ett svart kappsto. Vet man då att hovstallet vid årets ingång ansvarade för kungens 37 ridhästar och 30 vagnshästar – dessutom fanns 25 hästar som tillhörde drottningen och prins Karl – syns för en sentida läsare förlusten av vagnarna som den mest beklagansvärda.

Kungen nämner inte att branden skulle ha krävt människoliv, men enligt bl.a. L. M. Bååth hade fyra stalldrängar blivit innebrända. I hovstallets personalstat har jag ej funnit stöd för denna uppgift, då av de inalles 32 drängarna vid stallet endast tre anges ha avlidit, en redan i januari och två efter branden.[2]

Karl XI:s ord till trots är det inte helt sant att alla kungliga vagnar hade förstörts. Större delen av den i bruk varande kungliga vagnparken och främst alla ceremonivagnar hade utplånats. Detta var bekymmersamt för kungahuset och innebar en stor kulturhistorisk förlust. Likväl skall framhållas att inventarierna visar att många äldre vagnar fanns i förvar på annat håll än i Helgeandsholmsstallet. Fyra äldre praktvagnar, däribland drottning Kristinas kröningsvagn, hade redan före hovstallsbranden flyttats till Uppsala. De står klassificerade som obrukliga, men måste ändå ha ansetts ha visst värde, eftersom de efter att ha överlevt branden i Uppsala 1702, flyttades tillbaka till Stockholm i stället för att kasseras.[3] En stor åttasitsig vagn, den enda av kungens fem franskimporterade från 1680, som ej brann upp, då den just vid tiden för branden var uppställd i kungliga Artillerigården. Vagnen omnämns av Tessin i ett brev till kungen 1699, vilket vi återkommer till senare. Ytterligare åtta personvagnar (däribland rese- och sorgvagnar) var magasinerade på Rännarbanan och tre i det gamla stallet vid Jacobs kyrka, medan en sängvagn för resbruk (s.k. dormeuse) stod på Kungsör.

De vagnar som lågorna slukat var 14 till antalet och främst bland dem Karl XI:s franskbyggda kröningskaross, beställd 1674 men kommen till Sverige först 1680: "Dhen stoora Borderade Krö-

[1] E. Abrahamson, Karl XI:s almanacksanteckningar för 1696. – Historisk tidskrift, bd. 71. Sthlm. 1951. Även utg. av S. Hildebrand, Sthlm 1918.

[2] Drängarnas dödsdatum var 2/1, 9/3 och 22/4, men inget sägs om orsaken. Hovst. räkn. 1696, SlA, fol. 281 f. 304. L. M. Bååth, Kungl Stallet, i Helgeandsholmen och Norrström I, Stockholm 1916, s. 266. I en tysk historisk kalender "Leben und Thaten Ihro Königl. Majestät in Schweden Caroli XI", tryckt i Leipzig 1697, omnämndes händelsen s. 114: "Febr. 24. Ist in des Königs neuen Pferdstall eine grosse Feuersbrunst entstanden/welche 20. Königliche Pferde/4. Knechte/ und alles Geschirr und Wagen verzehret!"

[3] Hovst. inv. 1696, SlA, fol. 25. Räkenskaper rev. fol. 148.

Kungliga stallet på Helgeandsholmen byggt av Tessin d.y. efter branden 1696. Suecia antiqua et hodierna.
The Royal Mews in Stockholm, erected by Tessin the younger after the fire in 1696.

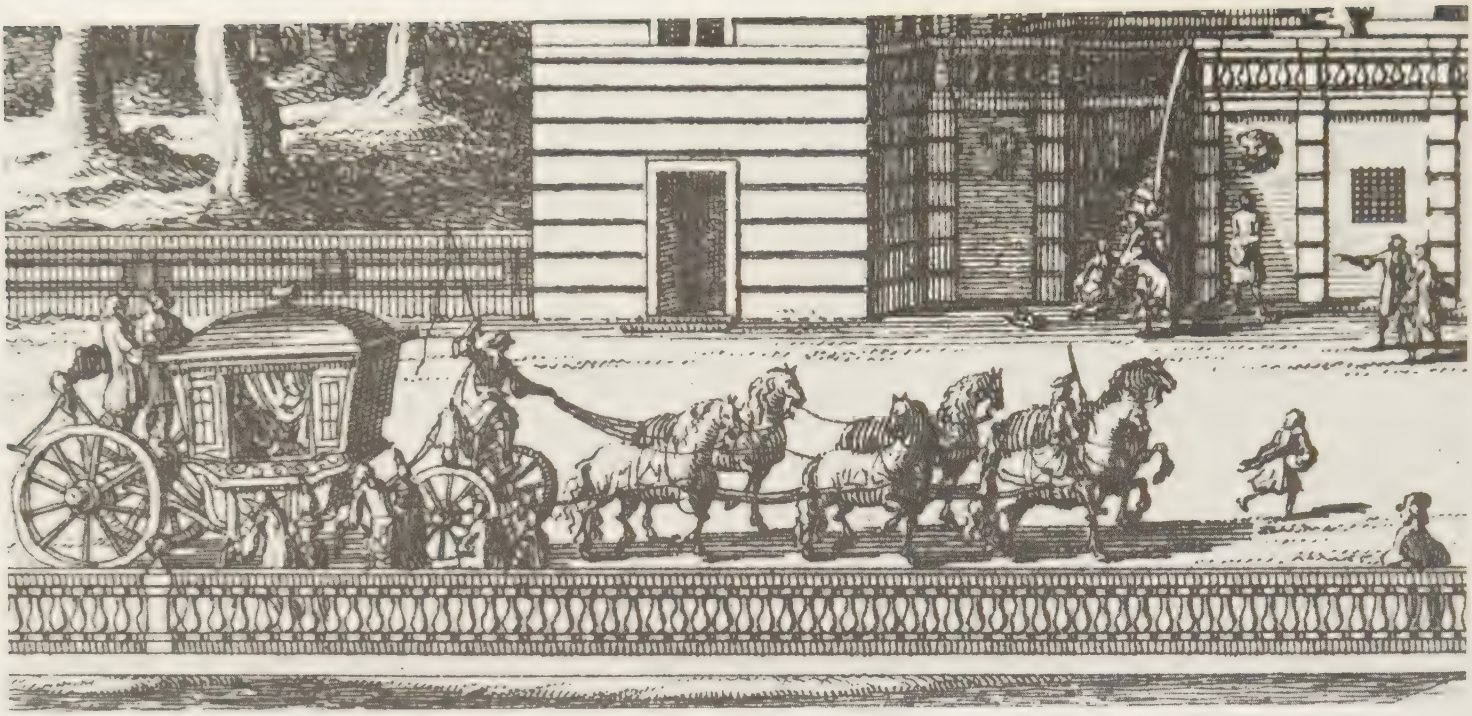
ningsvagnen, med dubbell Swanhalls och 6 st. Christalls Fönsterglaas útan Sehltygen, dÿnor Gardiner och dess tillhörige Qwastar af Gulldh, som finnas uthi Rustcammaren hoos Rustmästaren Oluf Larsson."[4] Vidare förstördes den s.k. Gyllenduksvagnen, vilken hade medförts av Karl XI:s brud Ulrika Eleonora från Danmark till det nya hemlandet, och tre andra av kungens franska vagnar från 1680. Det var två stora, den ena med röd oskuren sammet, den andra med blå, och tillhörande seldon för sex hästar var. Likaledes en stor resvagn med röd sammetsklädsel, sju fönster och seldon till sex hästar. En rödklädd kupé med fyra fönster hade använts av "prins Fredrik", varmed avsågs hertig Fredrik av Holstein-Gottorp, som ett par år senare gifte sig med Karl XI:s äldsta dotter Hedvig Sofia.

"Den gröna vagnen" betecknade den som Karl XI själv oftast hade nyttjat. Invändigt hade den varit klädd med damast i komplementfärgen rött och den hade sex seldon, vilka tillsammans med dynor och gardiner även förstördes.

Av dessa sju täckta vagnar var endast kröningsvagnens och gyllenduksvagnens lösa textilier som dynor, gardiner, tofsar och seltyg av sådant värde att de förvarades skilda från vagnarna i rustkammaren, där följaktligen även själva åkdonen var inventarieförda.

Förutom dessa sju täckta kungliga åkdon förstördes lika många halvtäckta eller öppna åkdon, däribland prins Karls (XII) halvtäckta vagn som var förgylld och hade röd sammetsklädsel och tillhörande parselar. De båda prinsessorna Hedvig Sofias och Ulrika Eleonoras schäs med blått sidentyg och en kungens halvtäckta resevagn "med dubbel svanhals" och en grönklädd schäs kallad "Piper" med fyra enklare läderselar, fanns med. "Bonden" kallades en vagn med röd sammetsklädsel och två fönster, och anges som den vagn "Kongl. Rådet och Felltmarskalcken Grefwe [Nils] Bielke åkte med". En annan resevagn med dess sex selar hade använts av riksrådet greve Falkenberg.

[4] Hovst. räkn., rev., 1696, fol. 58 ff, 740 ff, SlA.



Praktvagn vid Mälsåkers slott. Suecia antiqua et hodierna.
A coach outside the "Mälsåker" Castle.

Listan på övriga åkdon med tillhörande utrustning som brunnit upp var lång: 17 slädar, skrindor, hjul, sadlar m.m. Det är ingen tvekan om att detta inneburit en allvarlig åderlåtning av åkdonsbeståndet. Praktvagnarna var väsentliga i dåtidens hovliv då de spelade en stor roll i det officiella livet, och bruksvagnarna behövdes dagligen, varför man snarast måste kompensera sig för förlusten.

Beställningen och förarbetena i Paris 1696

Överintendenten och arkitekten *Nicodemus Tessin d.y.* (1654–1728) var mannen som ansvarade för att det formades en värdig, konstnärligt förfinad ram kring monarken och den kungliga familjen och han skred genast till handling. I ett brev direkt efter branden tog han upp kungahusets åkdonsbehov med Sveriges resident i Paris *Daniel Cronström,* (1655–1719) vilken under en lång rad år uträttade olika konstärenden åt Tessin.[5]

Den bevarade korrespondensen mellan Tessin och Cronström är en intressant läsning, som ger god inblick i många av tidens konstfrågor och vagnsärendet behandlas utförligt. Till grund för detta avsnitt ligger därför studier av brevväxlingen, där diskussionerna om detaljproblem och tekniska lösningar följs kronologiskt, för att ge en sammanhängande bild av ärendets framväxt, omfattning och karossens tillblivelse i Frankrike.

För både Tessin och Cronström var franska språket det givna uttrycksmedlet, men när Cronström tog upp frågor som kunde vara av speciellt intresse för kungen skrev han på svenska. Därmed underlättade han förståelsen för Karl XI vars franska språkkunskaper var bristfälliga. Till exempel skrev Tessin vid ett tillfälle i juni 1696 när han mottagit vagnsritningar som Cronström ombesörjt: "J'ay lu la plus part de ce qui a esté escrit en suédois, dont Sa Majesté a esté tres satisfaite".

I ett brev daterat den 31:e mars 1696 berättade Tessin att kungen behövde flera nya vagnar, men ville att de skulle tillverkas i Sverige, sånär som på fönsterglasen som man inte kunde göra bra nog inom landet.[6] Han bad Cronström informera honom om vad som i Frankrike var högsta mode på området "particulièrement pour les Carosses à deux fonds, comme aussy pour l'ornemens du dehors et du dedans; si l'on pouvoit faire dessigner quelques Carosses du Roy des derniers faits." Det var givetvis den fullt utbyggda karosskorgen *"à deux fonds"*, d.v.s. med två likvärdiga mot var-

[5] R. Josephson, Tessin, bd 1–2, Stockholm 1930. Om Cronström Dens. bd 1, s. 73–77. Brevväxlingen finns i RA, Tessinsaml. E 5712 (Cronströms brev) och E 5716 (Tessins koncept). Tessins koncept nr 10, ca 25 feb. 1696 ej återfunnet i RA. Utdrag ur korrespondensen publ. av R.-A. Weigert och C. Hernmarck, L'art en France et en Suéde 1693–1718, Sthlm 1964, nedan förk. "Correspondance". C. Hernmarck, Jean Berains förslag till galakaross för Karl XI, Kunglig prakt från barock och rokoko, Malmö 1948.

[6] Correspondance s. 113.

andra vända säten som var intressant, inte den enklare och vanligare kupévarianten.

Då Tessin 1687 vistades i Paris hade han lärt känna *Jean I Berain* (1640–1711) vilken hade stor betydelse för inredningskonsten och konsthantverket under Ludvig XIV. Berains personliga stil värderade Tessin högt, och han föreslog därför Cronström att förhöra sig hos denne om karossförslag, "et que, Mr. Berain se voulut défaire de ce qu'il peut avoir dans ce genre là, ou mesme en faire un couple des desseins des nouveaux, ça me seroit de grande utilité".

Cronström svarade att han tvivlade på de svenska hantverkarnas förmåga att bygga en välproportionerad vagn och speciellt det svåra underredet, vars fulländning till många delar var beroende av en skicklig vagnmakares smak och ögonmått. Däremot trodde han att broderierna, den skulpterade och den målade dekoren skulle kunna utföras i Sverige och han nämnde den i Stockholm verksamme franske skulptören Chauveau, som han ansåg även skulle kunna utföra mässingsarbetena lika bra som någon i Paris. Därför föreslog Cronström att man kunde "låta sättia ihoop träverket här och skickat så sammansatt på ett skiepp medh allt jernbeslaget till Sverige, hvarest det kunde sedhan söndertagas och arbetas aff bilthuggarna."[7]

Samtidigt betonade Cronström att broderi på en vagn var den finaste textila utsmyckningen "kunnandes man uthan broderie svåhrl. giöra något som är meer än gemeent". Som exempel anförde han något nedlåtande att "Den portugisiske ambassdeuren som här nyl. giort sin entrée har garnerat sin förnembste vagn med gull och silfver brocard, men det har intet hafft någon approbation i staden."

Av detta framgår hur statusladdat karossers utförande var och att just då endast broderier ansågs så exklusivt att de kunde ge extra glans åt ett paradåkdon och dess ägare.

Cronström övertygade Tessin, som bestämde att en kaross skulle byggas i Paris efter Berains ritningar och sedan dekoreras i Sverige. Cronström kontaktade Berain, som emellertid inte hade några vagnsritningar till hands, eftersom han inte brukade behålla kopior på utförda arbeten, men han var villig att göra några nya förslag, skrev Cronström den 10 maj 1696.

Visserligen ansåg Cronström att de i Sverige då verksamma hantverkarna under Tessins skickliga

J. Foucquet, Karl XI som segerherre. Detalj av plafond i Karl XI:s galleri, Sthlms slott, 1700–1702. Foto: Håkan Lind.
J. Foucquet, King Charles XI. Detail of ceiling painting in the royal palace, Stockholm, 1700–1702.

ledning och med hjälp av goda mönsterritningar skulle kunna utföra ett gott arbete, han syftade då på de fransmän som hade inkallats under 1690-talet för inredningsarbeten vid Stockholms slott. Samtidigt framhärdade han att "fast een carosse efven intet är ett så important stycke som ett palais eller bygningh, så finnes lijkvähl ingen stadh i Europa der man kan läta giöra wagnar som komma moot de fransöska."

Cronström begärde direktiv av Tessin angående priset och storleken på vagnarna, eftersom det var av betydelse för proportioneringen av dekoren.[8]

Vad gällde kostnaderna undrade han om någon av vagnarna skulle "blifva af så stoor magnificence, som den hwilken kostat 13.000 R." Möjligen kan den vagn som åsyftades ha varit Karl XI:s kröningskaross. Cronström bör ha haft god kännedom om den, eftersom det var med Nils Bielkes ambassad han själv kom till Paris 1679, då den stora vagnsbeställningen slutligen fördes i hamn.

Vidare berättade han att det på lång tid inte hade gjorts några karosser "à deux fonds" för den franske kungen och de gamla var varken präktiga

[7] D. Cronström till N. Tessin den 30 mars 1696. Correspondance, s. 112.

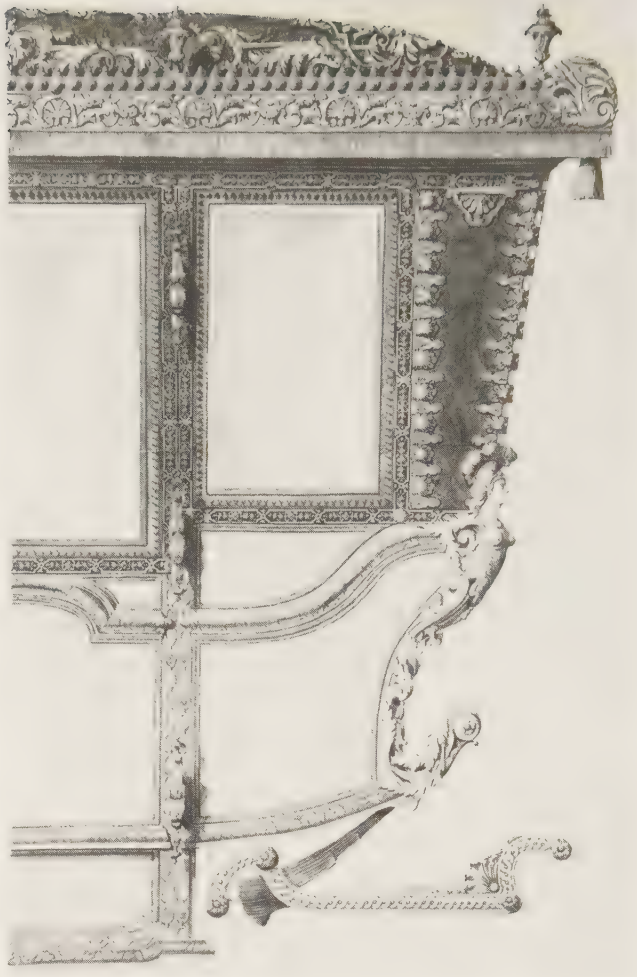
[8] 10, 31 maj 1696, Correspondance s. 122, 128. Ang. vagnens mått, Cronströms brev 14 aug. 1696. Tessinsaml., RA.

eller hade moderna proportioner. Den enda vagn värd att uppmärksammas var hertiginnans av Chartres kaross, vilken hade tillverkats fem år tidigare.[9] Den var klädd med röd sammet och "Messing zieraten och broderiet är af een öfvermåttan sköön goust och girdh medh den störste nätthet i verden". Cronström lovade att ombesörja teckningar av vagnen åt Tessin. Han omtalade också att han beställt proportionsritningar till en vagn av den bäste vagnsnickaren i Paris, för att Tessin snart skulle kunna börja tillverkningen av nödvändiga nya vagnar i Stockholm efter modernaste formgivning.

Vem var då den dam som 1696 ägde det modernaste av praktåkdon i den fashionablaste av huvudstäder, i Paris? Hertiginnan av Chartres var ett av Ludvig XIV:s barn med Madame de Montespan. Denna dotter hette Françoise-Marie de Bourbon och gifte sig 1692 med sedermera hertig Filip av Orléans, – kallad Regenten. Det var till deras bröllop som karossen hade tillverkats.

Vanligen kläddes vagnarna utvändigt med läder, så även fotbottnen inuti korgen. De finare karosserna kläddes med tyg. "men om någon rätt prektig wagn skall giöras och Kl. M[tt] åstundade att han så wähl till materien som formen skall öfvergåå serdeles uthi angenähmhet och ehclat alla andre" så framförde Cronström idén att i stället på överdelen av korgen använda lapis lazuli,[10] eller om det skulle bli för kostsamt kunde man som imitation ta preparerat horn. Siraten skulle kunna vara förgylld mässing och taket av samma slag som inuti, d.v.s. broderier på blå sammet.

Cronström berättade att Berain gillat hans förslag med lapis lazuli, då det skulle ge en fin materialeffekt utan att vara iögonenfallande originellt. Han underströk hur passande blå lapis var, då blått fanns både i riksvapnet och det kungliga livreet – dessutom tillkom en praktisk aspekt: lapismaterialet var motståndsskraftigare mot regn och damm än broderier. Dekoren på korgens nedre del kunde bestå av förgylld metall, men ville man vara riktigt originell vore målning eller broderi att föredra och då "kunde man försäkra sigh att aldrig någon sådan wagn är giordh". Ett lysande förslag till fotbotten i vagnen kunde Cronström presentera. I



stället för den sammet som brukades på golvet i "de prächtige wagnarne" så hade han "een seerdeles och prechtig invention som aldrig är practiserad nembl. att giöra footbrädet aff skillpadda inlagt som dee efterskickade bureaux, det skulle förut hom magnificensen hållas renare än något annat".

Yttrandet om fotbottnen visar att Cronström var – eller låtsades? – ovetande om att ett mindre sköldpaddsgolv faktiskt funnits i den tidigare nämnda kupén som Ludvig XIV fått i gåva 1679 men vars senare öde är okänt. Oavsett om den existerade 1696 eller ej kan den inte ha intresserat Cronström, då den ju inte var en stor ceremonivagn, carosse à deux fonds, och dessutom bör ha varit ur mode.

I ett brev i slutet av maj sade Cronström att han

[9] Cronström skriver att karossen tillverkades fem år tidigare, d.v.s. 1691, men bröllopet stod inte förrän den 18 februari 1692. Hertig Filip av Chartres (1674–1723) var brorson till Ludvig XIV och bar först efter sin faders död 1701 titeln hertig av Orléans. Giftermålet med Ludvig XIV:s bastard Françoise-Marie de Bourbon (1677–1749) blev en offentlig skandal, eftersom hertigen ansågs stå närmare tronen och värdig att äkta en prinsessa av blodet. Bröllopet beskrivs i Mercure galant, februari 1692, men karossen nämns ej. Françoise-Marie de Bourbon var tredje barnet av sju, som Ludvig XIV fick med Madame de Montespan, och liksom alla kungens bastarder blev hon legitimerad.

[10] Lapis lazuli eller lasurit, mineral av blå färg som förekommer i glimmerförande kalksten. Anv. till mosaik och prydnadsföremål, i pulveriserad form till målarfärg = äkta ultramarin.

Hertiginnans av Chartres bröllopsvagn 1692. Korgens sida, bak- och framvägg, imperialens broderier och interiören. Nat.Mus. The duchess of Chartres' wedding coach 1692 the coach body, the ceiling embroidery and the interior.

hade bett Berain skynda sig med karossritningarna och berättade hur finurligt han försökte hålla priset nere: "je luy ay dit, pour l'avoir à bon marché, que ce n'est pas pour le Roy, mais que vous l'en payerez et que c'estoit vostre affaire particulière".[11] Underförstått tog Berain mindre betalt av privatpersoner än av kungliga, varför han nog hade låtit denne tro att karossen var ämnad som gåva från Tessin till kungen. I själva verket var Cronströms metod att pressa priset varken unikt eller hans egen idé, utan han handlade helt enligt tidigare instruktioner av Tessin i ett annat ärende.[12] Sannolikt hade Cronström låtit alla i beställningen engagerade hantverkare tro att karossen var helt Tessins angelägenhet. Men det påkostade utförandet och dekoren, som i varje detalj visade att karossen var ämnad för Karl XI, gör att man kan dra slutsatsen att Cronström låtit påskina att Tessin ämnade skänka karossen till kungen.

I samma brev skickade Cronström kopior av ritningar till själva vagnskorgens stomme, utförda av "den beste snickare här i staden och den som arbetar för konungens saalmakare" (sadelmakare).[13] Cronström hade noga undersökt alla nya och påkostade vagnar à deux fonds i Paris och informerat snickaren om vad han funnit bäst på dem. Men det hade krävt viss möda för Cronström att övertala denne att på papper avslöja de yrkes-

[11] 31 maj 1696, Correspondance a. a., s. 126 f. Se 76 a.

[12] Redan den 18 mars 1693 hade Tessin uppmanat Cronström att hålla sin kunglige uppdragsgivare hemlig "Mesme, vous aurez la bonté de ne point faire connoistre que ça soit pour sa Majesté, affin que l'on ne hausse point le prix, lequel l'on souhaitteroit le plus juste à l'égard de la quantité que l'on demandera à l'avenir." Correspondance s. 13.

[13] Tjänsten som hovsadelmakare, Sellier-Carossier de nos Ecuries de France, innehades från 1682 av Jean Baptiste Marchaise tillsammans med Pierre de Bellestoile. Wackernagel a. a., s. 81.

hemligheter som rätta vagnsproportioner och mått utgjorde. Kanske var det denna snickarens ovilja till exakthet som gjorde att Cronström sedan hade måst låta en arkitekt renrita teckningarna för att få en godtagbar förlaga. Dessa originalritningar hade lämnats till Berain "som finner den mycket vähl" och med detta underlag skulle skapa dekorationerna.

Cronström framhöll att vagnskorgen hade fulländade proportioner, oöverträffade i Paris. Korglistens bågform var helt modern och "Det som nyast är på denne desseinen är den cintre som sielfve cornichen och taket av vagnen formerar. Det har ännu aldrig varit giort. Jag tror det lärer see vähl uth i execution". Mindre lyckade fann han pilastrarna på övre delen, vilka snickaren ritat dit utan hans hörande. Men i stort innehåller hans omdöme superlativer: "Jag kan försäkra H. Cammarherren att ingen vagnkorgh i Frankrijke är giordh som uthi alle dess partier och proportioner är fullkombligare och lärer giöra en skiönare effekt en denne", skrev Cronström till Tessin.

I Frankrike hade ett kungligt dekret av år 1668 reglerat förhållandet mellan vagnmakare och vagnsnickare så att de senare endast fick tillverka vagnskorgar.[14] Därför förekommer inte dekorationsförslag till hela undervagnar vid denna tid utan ornamentisterna intresserade sig främst – förutom för vagnskorgar – för bakkarmarnas dekorering. De främre karmarna utfördes likartat och stundom gjordes förslag till andra detaljer som t.ex. hjul eller hängremsspännen.

Ritningarna Cronström hade skickat var fyra till antalet med förslag till framvägg, nedre delen av bakväggen, korgens hela sida och en variant av sidoväggen, där korglisten rätats ut vid hörnet för att ge yttersta pilastern en vågrät baslinje att stå på. Tre av ritningarna är försedda med flera förslag till korglistens utformning, tecknade på fastlimmade lappar. Ritningen till hela korgsidan (THC 916) har två alternativa lösningar till korglist med maskaron på dörren. På själva arket är listen tecknad som ett cirkelsegment, d.v.s. samma listform som fanns på hertiginnans av Chartres kaross. Över detta parti ligger ett mindre blad som visar ett förslag med en smidigare lösning, där bågformen är bruten och mjukt ansluten till listens utlöpare på sidorna. Det var denna brutna båglist, som står i bättre samklang med arkivoltens flacka båge, som senare kom att utföras. Vilka listformer som valdes för fram- och bakväggen framgår av Berains senare sända ritningar.

Ingen av upphovsmännen till teckningarna, varken snickaren eller arkitekten, namngavs av Cronström vilket kan tyckas märkligt, men denna anonymitet gällde flera ärenden han ansvarade för. Möjligen var snickaren den *Maillard d.ä.*, vilken nämns som menuisier-carossier redan under 1690-talets första år och hade utfört arbeten för de förnäma kretsarna vid det franska hovet.[15]

Det var de främsta parisiska förmågorna Cronström anlitade och såväl karossteckningarnas kvalitet som Berains uttalade uppskattning av dem pekar på att arkitekten är att söka i gruppen närmast den dominerande Premier architecte Jules Hardouin Mansart. Det är troligt att Cronström i detta ärende vänt sig till någon han känt tidigare och jag har därför undersökt vilka arkitektkontakter han hade. Ett namn är speciellt intressant i detta sammanhang: *François II Francart.* Denne hade under Berains överinseende renritat Berninis Louvreförslag åt Cronström på våren 1696 och han beskrivs av den senare som "le plus habile dessinateur d'architecture d'icy" men också den störste drinkaren. Kontakten dem emellan var alltså etablerad vid den aktuella tidpunkten och Francart uppskattades av Cronström just som tecknare. Jämförande studier av de nämnda Louvreritningarna och vagnskorgsteckningarna har visat att de stilistiskt är varandra så närstående att de kan vara gjorda av samma hand, varför det kan vara berättigat att försöksvis tillskriva François II Francart renritningen av vagnsteckningarna.[16]

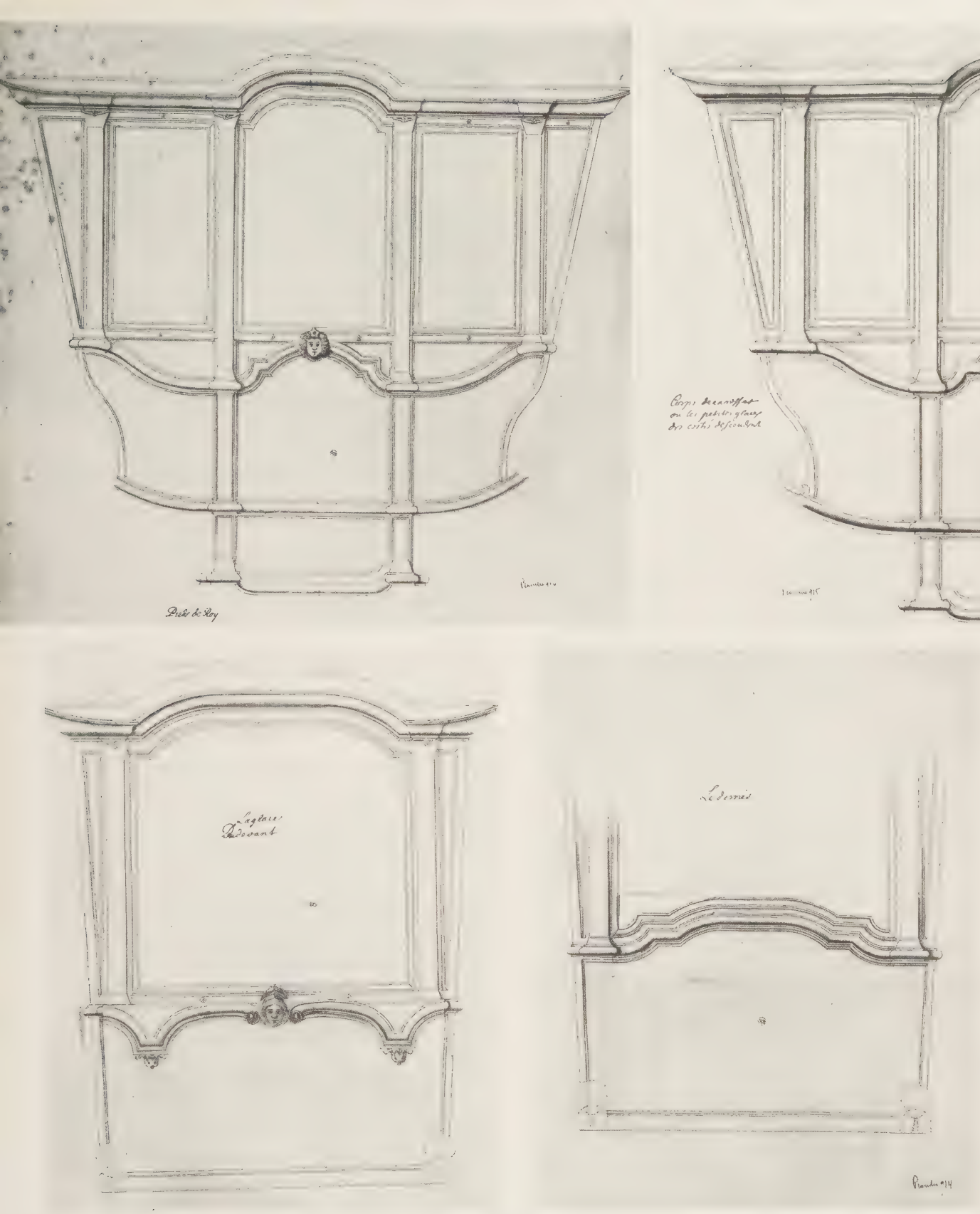
Kungen hade sett ritningarna till korpus och var mycket nöjd, kunde Tessin meddela den 10 juni. Själv yttrade han sig i berömmande ordalag om vagnskorgens vackra form och framhöll särskilt att arkivolten över dörrarna gjorde ett bra intryck. En invändning hade han mot pilastrarnas proportioner "puisque leur largeur ne respond aucunement à la proportion de leur hauteur", men sade sig lita på att den geniale Berain skulle komma att omgestalta dem. Samtidigt undrade Tessin vilket träslag som användes och upplyste om att den svenske kungens lakejer aldrig stod bak på vagnen, varför ingen lakejbräda behövdes på bakkarmen.

Cronström begärde den 6 juli besked angående undervagnen. Han ansåg det nödvändigt att till-

[14] Wackernagel a. a. s. 79.

[15] Se Wackernagel, a. a., s. 68, not 194, s. 81, 162.

[16] François II Francart, målare och tecknare, döpt den 22/1 1663. Berninis Louvreförslag finns i Nationalmuseums Tessinsamling, THC 1244. Se även Cronströms brev den 5 april 1696, där han bl.a. nämner att Francart betalats med 120 livres för Louvreteckningarna, samt breven den 31 maj 1696 och 22 januari 1700. De jämförande studierna av Louvreförslaget och vagnsteckningarna har gjorts i samarbete med professor Patrik Reuterswärd, som stöder antagandet att Francart kan ha renritat båda.



För formgivning av korpus till Karl XI:s ceremonikaross anlitade Daniel Cronström "den skickligaste vagnsnickaren i Paris", troligen Maillard, d.ä., som med arkivolten över dörren och fram- och bakväggarna införde ett helt nytt element i vagnsbyggnadskonsten. Nat.Mus.

To design the body of Charles XI's state coach, Daniel Cronström engaged "the most skilful coach-carpeneter in Paris", probably Maillard the Elder, who added a completely new element to the art of coach-building in the form of the archivolt over the door and the front and rear walls. A set of drawings was sent to Tessin in Stockholm at the end of May 1696.

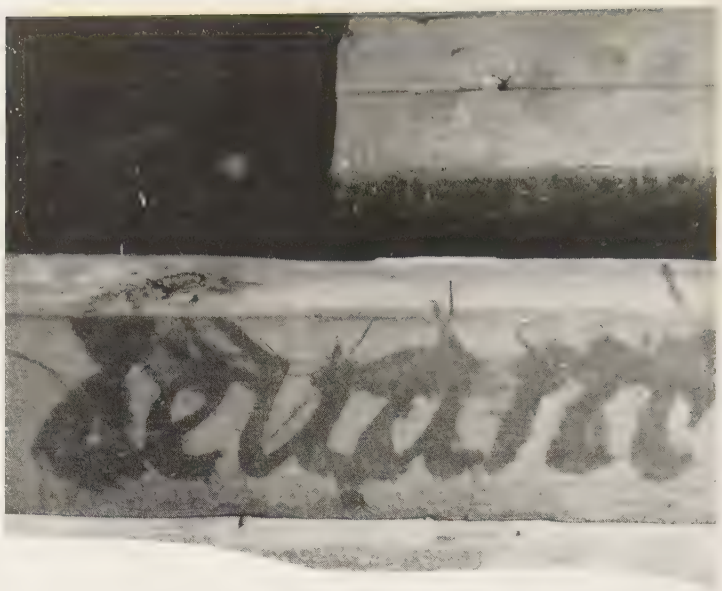
verka den i Frankrike, eftersom han ej tilltrodde de svenska hantverkarna att kunna arbeta efter ritning. På ornamentens plats skulle stora trästycken lämnas, vilka senare kunde skulpteras i Sverige. På Tessins fråga om träslag svarade Cronström (10 augusti) att franska vagnar aldrig tillverkades av lind utan av bok, till fyllningarna användes valnöt och till bommar det segare träslaget alm. Finare karosser byggdes genomgående av valnöt, med undantag av bommarna som alltid gjordes av alm. Cronström ville genast börja tillverka undervagnen om han inte fick kontraorder av Tessin. Ännu hade inte Berain avslutat karossens dekor, trots att han i fem veckor uteslutande ägnat sig åt detta projekt.

Tessin följde Cronströms linje och ålade honom i slutet av juli 1696 att ingångsätta tillverkningen av den kompletta karossen av valnöt i Paris och ville även få fönsterglasen tillverkade där. Han var angelägen om att Cronström skulle skynda på vagnmakaren med tillverkningen av stommen till underrede och korg efter ritningarna, så att de skulle kunna fraktas till Stockholm under hösten. Detta skulle kungen uppskatta, för då kunde man under vintern hinna färdigställa de skulpturala och textila arbetena i Stockholm. Något provstycke till broderierna behövde han däremot inte, ty han hade en skicklig brodör i Stockholm – som han ej nämner namnet på, men den han avsåg var Tobias Leüw. Uppenbarligen hade Tessin blivit otålig, han påpekade åter att ärendet brådskade "Comme tous les carosses du Roy son brûlés, cette affaire icy presse plus que je ne le scaurois dire".

Så skickade Cronström äntligen Berains länge emotsedda ritningar tillsammans med ett långt, resonerande brev daterat den 24 augusti 1696. Det var sex laverade teckningar föreställande korgsidan, framväggen, bakväggen, imperialen och fonden (bakväggen) invändigt samt krepinen. Teckningarna hade utförts efter Berains anvisningar av en dessinateur i hans ateljé och finns bevarade i Nationalmuseum tillsammans med vagnsnickarens ritningar. Med gul och blå färg har förgyllda partier respektive lapis lazuli markerats på två av teckningarna. (Pl. 2 samt s. 57–60)

Endast en gång hade Cronström fått se ritningarna under arbete, eftersom Berain vistats på sitt lantställe hela sommaren och blivit både vresig och ovillig att ändra ritningsdetaljer skriver Cronström: "A vous dire le vray mesme, je n'ay veu qu'une fois sa présente exquisse ou brouillon" . . . "il est devenu d'une humeur à ne vouloir pas volontiers changer, effacer ou travailler sur les avis particuliers qu'on luy donne disant que ça contraint son génie". Berain hade uppenbarligen varit irriterad över Cronströms till påstridighet gränsande talträngdhet och många anvisningar angående dekoren och dess ikonografiska detaljer. Det skall påpekas att Berain samtidigt hade ytterligare ett uppdrag för samme beställare, bårder till tapetsviten med Karl XI:s bataljer.[17] Hans vistelse på landet kan kanske tolkas som geniets flykt till arbetsro. Cronström var angelägen att få veta Tessins syn på vagnsdekoren och påpekade, att de viktiga stålfjädrarna saknades där, men att de skulle ritas in på teckningarna till Madame de Chartres kaross. Han undrade om Tessin ville ha dem tillverkade i Sverige eller Frankrike. Med karakteristisk självkänsla framhöll han att det var hans förslag med lapis lazuli och bronsbeslag, något absolut nytt på vagnar, och hans var även idén till alla allegorierna på fyllningarna och de på Sverige och kungen syftande symbolerna. Allt övrigt var Berains idé: "J'ay donné l'invention du lapis et de la bronze qui est assurement nouvelle en fait de carosse, et des quatre basreliefs aux tableaux allégoriques des deux petits costés et du devant et derière. Le reste est de l'ordonnance de Mr. Berain, hormis les idées que je luy ay donné touchant les attributs et autres choses du Roy et de la Suède."

Vidare meddelade han att vagnskorgen var under arbete och visserligen skulle priset bli enormt, 600 livres, men kvaliteten och den enastående skicklighet den franske kungens snickare



Vagnsnickarens märkning "devant" på travers framtill i korgen. Lrk.
The coach-carpenter's marking of the front (devant) cross-piece of the body.

[17] Å. Setterwall, Berains brodyrteckningar till Karl XI:s bataljer. – Kunglig prakt från barock och rokoko. Malmö 1948.

besatt förorsakade till en del det höga priset. Dessutom hade vagnen många finesser som saknades på även de vackraste privata vagnar. Nu ämnade han låta göra underredet, men kunde inte lova att allt blev klart för frakt under hösten.

I det följande diskuterade han pilastrarna vid fönstren, som kom att bli något av en hjärteangelägenhet. Så som Berain hade delat av dem i fem sektioner, såg de inte fullt så smala ut och för övrigt överskred de ej mycket den korintiska kolonnordningens proportioner, där enligt Cronström kolonnens längd skulle vara 10 gånger skaftets bredd. Då det här inte var fråga om isolerade arkitekturelement utan pilastrarna skulle ha prydande, ej bärande funktion, ansåg han att en mindre skaftbredd kunde accepteras. Ytterligare argument var att pilastrarnas kapitäl ej följde någon egentlig kolonnordning och då inte skulle behöva inordnas efter de vanliga reglerna. För övrigt förklarade han att det var brukligt "qu'on n'y prends pas garde de si près aux pillastres qu'on employe aux carosses, n'estant pas des ouvrages d'architecture reguliers". Pilastrar på vagnar fick sålunda behandlas friare än inom byggnadskonsten.[18]

Kritiska synpunkter framförde Cronström angående hermerna på korgens nedre del som Berain placerat mitt över dörrspringan, varför de måste sågas itu då han fruktade att de annars skulle vara i vägen då dörrarna öppnades – farhågor som Berain dock avvisat. Ytterligare anmärkningar fick hermerna på bakväggen, vilka ej placerats i lodrät linje och att gesimsens översida gjorts platt var en olägenhet vid regn. Dessutom menade Cronström att Berain hade lämnat för mycket plats kring figurerna på både bak- och framväggen. Cronströms petighet blir särskilt tydlig i de sista detaljerna, men den förorsakades troligen av hans ambition att visa Tessin vad smaken bjöd.

För att ge beställaren valfrihet hade Berain ritat olika alternativ till takprydnder, vaser eller riksäpplen med kronor kring basen, och på korghörnen varierade han med vapenkartusch eller putti[19], troféer med slav eller kvinnobyst. Det måste vara samma figurer i de fyra korghörnen, liksom dekoren på imperialens hörn måste vara enhetlig och detsamma gällde även för de mindre fyllningarna under sidoglasen.

Vänstra sidans figur, förklarade han, representerar historien som på en sköld nedtecknar konsternas framsteg under Karl XI:s regering. Andra sidans figur som graverar kronor på en glob symboliserar hur fruktat och ärat det svenska vapnet var över hela världen. Om bakväggens krönta glob ansåg han att lagerkvistarna kring den måste tas bort, eftersom "det är en värld och ingen sköldh".

Mitt över Hercules sitter segergudinnan Victoria bland troféer med två bagghuvuden vid sina fötter. Berain hade hävdat att baggar hörde till krigsguden Mars' attribut, trots att Cronström påpekat för honom att krigsgudens vagn brukade framställas dragen av vargar, berättade han förtrytsamt. I dispyten om bockhuvudena visade svensken sin mytologiska kunnighet. Vargen var vedertaget Mars' djur, vilket styrks i speciallitteraturen. Ändå kan Berain inte sägas haft helt fel, ty årets tredje månad, som var helgad åt Mars, hade sammankopplats med zodiakens stjärnbild i väduren. Att den himmelska väduren var helgad åt Mars hade emellertid inte någon mytologisk grund.[20]

Klädseln inuti skulle vara av blå sammet med guldbroderier och takets oval föreställer en stjärnbeströdd himmel, alluderande på kungens nordstjärnedevis *"Nescit occasum"* (den går aldrig ned), och måste broderas så att man fick intryck av en välvning. Till övriga delar i korginteriören som väggpartier och sittdynorna, fanns inga förlagor, för Berain hade ansett att man i Sverige skulle kunna åstadkomma mönster till dem i samma stil.

Imperialen skulle utvändigt klädas med samma penséblå sammet och prydas med förgyllda mässingsbeslag. Övriga med blått markerade partier, kornisch, pilastrar och ramverk, skulle utföras i lapis lazuli. Fonden borde enligt Berain ha en blekare och mattare förgyllning än ornamenten, eventuellt mosaikmönstrad efter något av förslagen på ritningarna. För figurgrupperna fanns fyra tekniker att välja på: broderi, skulptur, metall eller målning, varav något av de sista två alternativen vore att föredraga. Valde man metallornament vore det bäst att inte endast gjuta dem, utan utföra de större styckena i drivet arbete, så att vagnen inte skulle bli för tung. "Een så giordh vagn lärer fuller intet ha des lijke", skrev Cronström.

Tessins svar den 9 september uttryckte hans tillfredsställelse över karossdekoren och beundran för dess upphovsman: "Les desseins de Mr. Berain respondent entièrement à son génie, que, pour les

[18] Pilastrar och halvkolonner fick behandlas friare än kolonner även inom byggnadskonsten. A. Felibien (1619–1695), Des principes de l'architecture, Paris 1676, s. 28 ff.

[19] Singularis "putto", ital. = liten gosse. Se S. Weber: Die Entwicklung des Putto in der Plastik der Frührenaissance", Berlin 1898. Se även Génie, i Ripa – Baudoin, Iconologie, Paris 1644, s. 79 ff.

[20] Valerian, J. P., Les Hieroglyphiques, Lyon 1615, "Le loup", s. 129 f, "Belier celeste", s. 125.

ornements, est aussy particulier que j'en ay connu de ma vie" och något längre fram "Au reste, tous les attributs y sont aussy bien imaginés qu'appropriés, et il n'y a presque rien qui ne le fasse marquer Royal de tous costés quoy que le dernier ne m'en plaist pas moins que le devant." Visst fann Tessin priset för korpus enormt högt, men ansåg det ändå vara en bra affär, eftersom den skulle bli av allra senaste, modernaste utförande.

Efter Tessins beröm av dekoren följde ett par funderingar. Pilastrarna ansåg han välproportionerade men tyckte att endast tre tvärband vore att föredraga och med varierade ornamentformer emellan skulle det uppradade intrycket försvinna. Hermerna vid dörrarna och på bakväggen var inget problem och takkanten över gesimsen kunde ges en minimal lutning för regnets skull. Väl funnen var den stora kronan mitt på taket och likaså de olika mindre kronorna. På takets fyra hörn tänkte han sig vaser och för övrigt riksäpplen med murkronor, skeppskronor etc. kring basen, symboler för olika vapenslag.[21] Puttiparen med vapenkartusch mitt över sidorna och i de övre hörnen var bra och i de nedre korghörnen föredrog han trofégrupper. Viktorian på bakväggen uppfattade Tessin som en Minerva[22] och tänkte sig, för att undvika kritik, att ersätta bockhuvudena med andra attribut.

Eftersom Tessin hade sett att listverket på snickarens och Berains ritningar skilde sig åt ville han att Berains förslag skulle vara det man arbetade efter. Även antalet fönster var olika, snickaren hade angivit tre och Berain fem sidoglas, i det han hade markerat glas i de yttre smala trekantssfälten på långsidorna. Här ville Tessin i stället ha pannåer med passande målning.

Samtidigt bad han Cronström beställa fotbottnen i marketeriarbete av svart sköldpadd och mässing, men det skulle göras extra tjockt, för detta speciella bruk. Cronström skulle också ombesörja stålfjädrarna i Paris om tiden tillät.

Så återstod den viktiga undervagnen som Cronström av Tessin ombads ge Berain i uppdrag att göra ritningar till. Den måste överensstämma med korgens attribut och dess magnificens och han kunde gärna använda lejon i dekoren på bakkarmen, då de ju ingick i riksvapnet och man här hade plats att framställa dem i större format.

Därpå framförde Tessin i ett långt avsnitt sina tankar om det tekniska utförandet. Trots att han uppskattade förslaget med bronsbeslag och lapis lazuli, fann han för många oacceptabla problem förbundna med dessa material, bl.a. deras tyngd, synliga fogar och risken att de skulle lossna. Visserligen vore drivna bronsornament lättare, men han visste ingen i Sverige som var skicklig nog i den sortens arbeten. Långtifrån oväsentligt var dessutom att det rörde sig om mycket dyrbara material.

I stället föredrog Tessin en lösning med ornament och figurer i relief, skurna i trä och förgyllda med ett mörkt guld som imiterade det äkta guldets fläckar och tunna ådring och som fernissades mot regn. De blå lapispartierna tänkte sig Tessin ersatta av blå lackfärg, vilket var både billigare och hållbarare. Givetvis skulle fonden vara förgylld men delar av pilastrarna och ornamenten ovanpå kornischen samt attributen på pannåerna ville han ha utförda i drivet silver. Blå sammetsklädsel var bra, men broderier endast i guld tyckte han gav ett hårt intryck och ville därför se dem utförda i både silver och guld.

I mitten av september gav Cronström beskedet att vagnens korpus var färdig. Den hade utförts efter Berains ritningar, men då han förstått att Tessin inte gillat pilastrarna, hade han låtit ändra dem till hermer. Denna åtgärd var förhastad och berodde på att Cronström feltolkat Tessins resonemang i det tidigare brevet.

Kostnaderna för undervagnen skulle bli ansenliga, meddelade Cronström, inte under 1000–1100 livres beroende på det myckna smidet och gjutna delar som svanhalsar och strävor, nav, fjäderbeslag m.m. Vissa besparingar kunde göras om man slopade förgyllningen av dessa delar, vilket ensamt skulle dra mer än 400 écu.[23]

Tessin kunde snart därefter berätta (9 oktober 1696) att han en dag när kungen varit på extra gott humör, passat på att förevisa Berains vagnsritningar och att de skördat idel lovord från den belåtne Karl XI. Kungen hade även tagit del av de kommande planerna och kostnaderna för karossens färdigställande, vilka helt vunnit hans samtycke. Men en sak oroade Tessin: att pilastrarna ersattes med hermer. Han föredrog absolut de förra och ville ha detta ändrat.

[21] Corona muralis gavs åt den som först besteg en fästning, corona navalis åt den som först äntrat ett fientligt fartyg enl. M. C. Paradini, Emblema, Antwerpen 1567, symbola heroica s. 263–5. Kronan på imperialen var ej originell. På en gravyr i Veste Coburg av R. de Hooghe, ca 1691, syns Wilhelm III i en kaross med fem kungakronor på taket. Kreisel a. a. s. 54. Bouchardon, Livre de vases, u.å. s. 4–6. Motiven finns på arkitraven i Karl XI:s galleri, Stockholms slotts historia II, pl 103, 105. p.

[22] Viktorias attribut är vingar och palmkvist, Minerva brukar vara iförd rustning och hjälm. V. Cartari, Le imagini de i Dei de gli Antichi, Lyon 1581, s 337 ff. V. Cartari a. a. 1626, s 332 ff. E. Laplonce Richette, L'histoire genealogique des dieux des anciens, Lyon 1610, s 512.

[23] Correspondance, s. 145 f. 1 écu = 6 livres.

I början av oktober var hela karossen färdig och Cronström meddelade att den var utsökt välarbetad. "Le bois du carosse est dans ma cour depuis quelques jours; il est trez bien pris et proportionné et travaillé dans la perfection quant à la menuiserie". Han hoppades att allt skulle hinna bli klart för frakt före månadens utgång, men det visade sig att han varit för optimistisk angående tidsramen. Lastningen skedde först i november.

Tiden hade varit knapp för tillverkningen av marketeriarbetet och fjädrarna. Hittills hade han haft endast cirka 15 dagar för dessas tillverkning, och tidsnöden hade även verkat fördyrande. Omkring 900 livres skulle bli den sammanlagda kostnaden för de båda artiklarna, till vilka Berain även hade måst utföra teckningar. Det Cronström avsåg med teckningar till fjädrarna var de fyra stora fjäderbeslagen *"mains"*, vilka blev utförda som genombrutna reliefer av förgylld brons.

En månad senare informerades Tessin om att fotbottnen var under arbete men att experimenten med svart sköldpadd, efter Tessins önskan, hade haft flera olägenheter: pro primo var det svårt att finna riktigt mörka skal nästan utan ådring. Pro secundo, med svart foliering under sköldpadden blev de ådrade partierna grönaktigt-skifferfärgade vilket var mycket fult mot det svarta. Av dessa skäl hade Cronström valt att hellre använda röd foliering som gav den mörka sköldpadden en fördjupad brun ton, som harmonierade med mässingen, och som anpassning till dess användning var tjockleken den dubbla mot vad som normalt brukades i marketerimöbler.[24]

Att Tessin uppskattade såväl materialkombinationen som färgvalet och gav Cronström fria händer därvidlag, meddelade han denne senare i ett brev i början av år 1697. Men då var fotbottnen redan fullbordad och på väg till Sverige tillsammans med övriga karossdelar.

Berains teckning till korgens fotbotten är ej bevarad. Till skillnad från övriga vagnsdelar, som skulle dekoreras i Stockholm, byggdes ju golvet helt färdigt i Paris och teckningen måste ha stannat hos ebenisten. Cronström nämner inte dennes namn, men med vetskap om Berains position och stora inflytande över sin konstnärliga omgivning kan man utgå ifrån att den utförande ebenisten måste ha varit *André-Charles Boulle* (1642–1732).

Boulle hade som 30-åring installerats i Galeries du Louvre 1672 dit Berain kom två år senare. Ett nära samarbete etablerades mellan dem. Boulle blev Ludvig XIV:s främste Marqueteur et ébéniste ordinaire och främste formgivare. I många fall arbetade Boulle efter andra artisters modell och oftast var det Berains arbeten han kopierade. Det borde ha varit självklart för Cronström att ge tillverkningen av den kungliga vagnens marketerigolv i uppdrag åt André-Charles Boulle, vilket torde ha skett på Berains rekommendation. Fotbottnens mönster och högklassiga utförande överensstämmer helt med Boulles arbeten.[25] 1720 förlorade Boulle sin stora samling konstföremål och alla inventarier då en eldsvåda härjade hans ateljé i Louvren, och man måste utgå ifrån att den Berainska ritningen till karossgolvet förstördes samtidigt.

Inom sitt specialgebit hade André-Charles Boulle överskuggat de flesta i sin samtid. Den intarsiateknik han utvecklade kom efter honom att kallas boullearbete och innebar att möblerna fanerades med yttäckande inläggningar av metall och exotiska material som sköldpadd, pärlemor och annat. De olika materialen slipades till exakt samma tjocklek och skivorna av t ex sköldpadd och mässing limmades ihop och mönstret skars ut efter en mall varigenom han fick både mönstret och fonden i båda materialskikten. För att till fullo utnyttja materialen utbildade Boulle en speciell teknik med pendangmöbler. I den första möbeln, la *première partie*, framträdde mönstret i mässing mot en fond av sköldpadd. I den andra möbeln, *contrepartie*, bildades mönstret av restbitarna av sköldpadden och mässingen utgjorde bakgrund.[26] Inläggningarna på en möbel kunde även kombineras i première och contrepartie.

Karossens golv är utfört i première partie. Det är utan motstycke och dessutom är inläggningarna av mer än dubbel tjocklek, vilka båda omständigheter givetvis måste verkat fördyrande.

Det sista i raden av långa resonerande brev om karossens tekniska utförande skrevs av Cronström i november 1696, där han inledningsvis uttryckte sin glädje över att karossteckningarna mottagits så positivt, och nu skulle Berain göra ett förslag till undervagnens dekorering. Berain hade gillat Tessins tanke med tre tvärband på pilastrarna i stället för fem och var beredd att teckna ett sådant förslag

[24] Correspondance s. 152 f.

[25] Bl.a. en byrå i slottet i Versailles. Se G. Janneau, Le Meuble d'ébénisterie, Paris 1970, fig. 7. De förnämsta möblerna från Boulles ateljé finns förutom i Versailles, i Wallace Collection, London. Många objekt har tillskrivits Boulle, men säkra arbeten är få.

[26] "Contrepartie" kallas även "seconde partie". Ang. Boulles betydelse och speciella teknik se s. 55 i Emile Molinier "Histoire Générale des arts appliqués à l'industrie, bd 3, Paris 1896–1911. H. Havard, Les Boulle, Paris 1893. H. Havard, Marqueterie, Dictionnaire de l'Ameublement, bd 2. R. Felice, Le Meuble Français sous Louis XIV et la Régence, Paris 1922.

om Tessin önskade. På Cronströms begäran hade han redan gjort ett förslag till hermpilaster som skulle skickas till Tessin.[27]

Detta omdiskuterade dekorationsparti tycks ha blivit Cronströms huvudvärk. För att vara säker på att en teknisk lösning stod att finna, hade han låtit göra en liten modell av vagnsdörren med dörrposterna, vilken han ingående beskrev. Ett alternativ som han framförde vore att ha hermer på dörrarna och pilastrar på de yttre fönsterposterna. Fönsterantalet skulle för övrigt vara tre på vardera sidan, eftersom de smala trekantsfälten ytterst var avsedda för skulptur eller sammetsklädsel. Den som laverat teckningen hade gjort fel som ej markerat detta, menade Cronström. Svårigheterna med lapis lazuli insåg Cronström helt, men upplyste om att man i Paris kunde löda fogarna i detta material, vilket gjorts i Gallerie de Bijoux. Han tycks ha varit besviken över att inte heller bronsornamenten fick nåd hos Tessin, ty därmed var den exklusivaste kombinationen av hans materialförslag eliminerad.

Rörande silver till reliefornamenten och broderiet hade Berain uttalat farhågor för att det skulle svartna fort, meddelade Cronström, men själv visste han att luften i Stockholm var mycket renare än i Paris, varför han gillade idén och inte trodde att oxideringen skulle bli något problem. Även guldbroderi med inslag av silver vore vackert, men proportionerna var viktiga, framhöll han. Ett inslag med ⅛–1/10 silver skulle vara bra för att framhäva guldet, men lika delar silver och guld gav dålig effekt särskilt mot en ljusare sammet. Cronström lovade att skicka ett ljusblått och ett turkosblått tygprov.

Pannåerna hade redan varit färdiga då Tessins brev anlände: ”Ils sont faits comme les panneaux ordinaires, quant à l’epesseur c’est à dire pour estre peints”. Sålunda var de anpassade för målning men även för drivna ornament, men för tunna att skulpteras. För detta senare alternativ krävdes att man bytte ut pannåerna eller fördubblade de befintliga.

I ett sent svar daterat den 20 januari 1697 uttryckte Tessin sin förtjusning över att Berain gillat hans idé till pilasterändring och ville ha en teckning till den detaljen och gärna även ett förslag till hermer. Ett förslag till hermpilaster anlände under våren till Stockholm, men någon ny pilasterteckning utförde Berain aldrig, enligt en senare redovisning från Cronström. (Bild s. 60)

Tessin hyste betänkligheter mot bronsbeslag på korgen, som han fruktade så småningom kunde lossna och då skulle karossen skramla förskräckligt under färd på gatorna. Men helt hade han ännu inte förkastat Cronströms ursprungliga förslag, för den franske skulptören *René Chauveau* kände till hemligheten med lödning av lapis lazuli genom sin svärfar *Domenico Cucci*[28], vilken varit med och arbetat i Galerie de Bijoux. Silveroxideringen var inget problem i Sverige och i broderier användes endast så mycket att guldet framhävdes, skrev Tessin som väntade på de utlovade sammetsproverna och teckningarna till hertiginnans av Chartres kaross, vilka han mottog senare under året. Tygproverna anlände till Stockholm en månad senare, men utan anvisningar från Cronström, varför Tessin 24/2 1697 bad denne höra efter vad Berain rekommenderade. Cronström svarade att han personligen föredrog den ljusare blå nyansen, men om lapis lazuli skulle användas, måste sammeten ha exakt samma färg.

Cronström kunde inte släppa sin idé med bronser och lapis lazuli, så troligen påverkad av nyheten av Chauveaus färdigheter tog han upp frågan igen den 7 mars 1697. All oro för att beslagen skulle komma att skramla ansåg han obefogad, eftersom en så speciell vagn användes mycket sällan och dessutom kördes långsamt. För säkerhets skull kunde man ju skruva fast alla beslag, menade han, då kunde de dras åt efter behov.

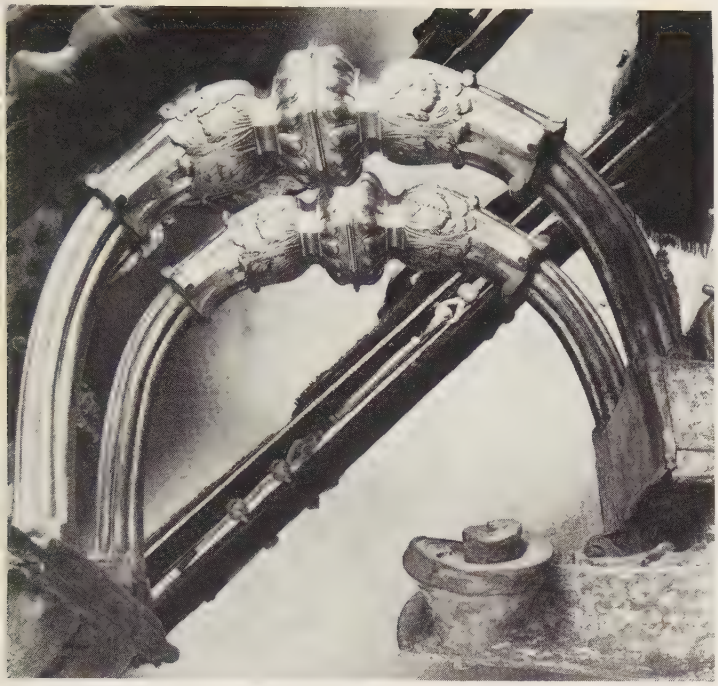
I april berättade Tessin att kungen var död, ett fruktansvärt slag som drabbat dem alla. Men den unge Karl XII var intresserad av konst och vetenskaper, sade han hoppfullt, och skulle säkert komma att visa smak för det praktfulla. Han tillade att på den avlidne Karl XI:s uttryckliga befallning alla dennes företag skulle fortsättas.[29] Så småningom blev även Berains förslag till bakkarm färdigt, och i ett brev den 3 maj skrev Cronström att Berain visserligen kunde göra en teckning till framvagnen, men det vore enligt hans förmenande att betala två gånger för samma sak. Karmarna skulle ju utformas likartat, varför han föreslog Tessin att låta René Chauveau teckna framvagnen i samma stil.

Senare i maj skrev Cronström att han inte velat skynda på förslaget till framvagn, eftersom Tessin ju inte givit något besked, och han antog att karossen inte skulle komma att tillverkas under året, såvida den inte skulle köras vid kröningen. Snarare

[27] Efter den 20 november.

[28] Mångsidig ebenist och gelbgjutare med verkstad i Les Gobelins. E. Molinier, Histoire des art appliqués à l’industrie, Paris 1896–1911, bd 3, s 45 f.

[29] Correspondance s. 167. R. Josephson, Karl XI och Karl XII som esteter. – KFÅ 1947.



Svanhalsarna förbinder bommen med framaxeln och ger de små framhjulen frigång vid kurvtagning. De är av stål med dekor av brännförgylld mässing. Alla metalldelar till karossen utfördes i Paris 1696, utom de mindre beslagen. Lrk.

The swans' necks – joining the pole to the front axle, give the small front wheels free travel for negotiating corners. They are made of steel, with gilded brass decorations. With the exception of small mountings, all the metal parts for the coach were made in Paris in 1696.

Ena fjäderbeslaget, brännförgylld mässing. Fjädrarna ("ressorts à l'écrevisse" och beslagen ("mains") är franska arbeten från 1696. Lrk.

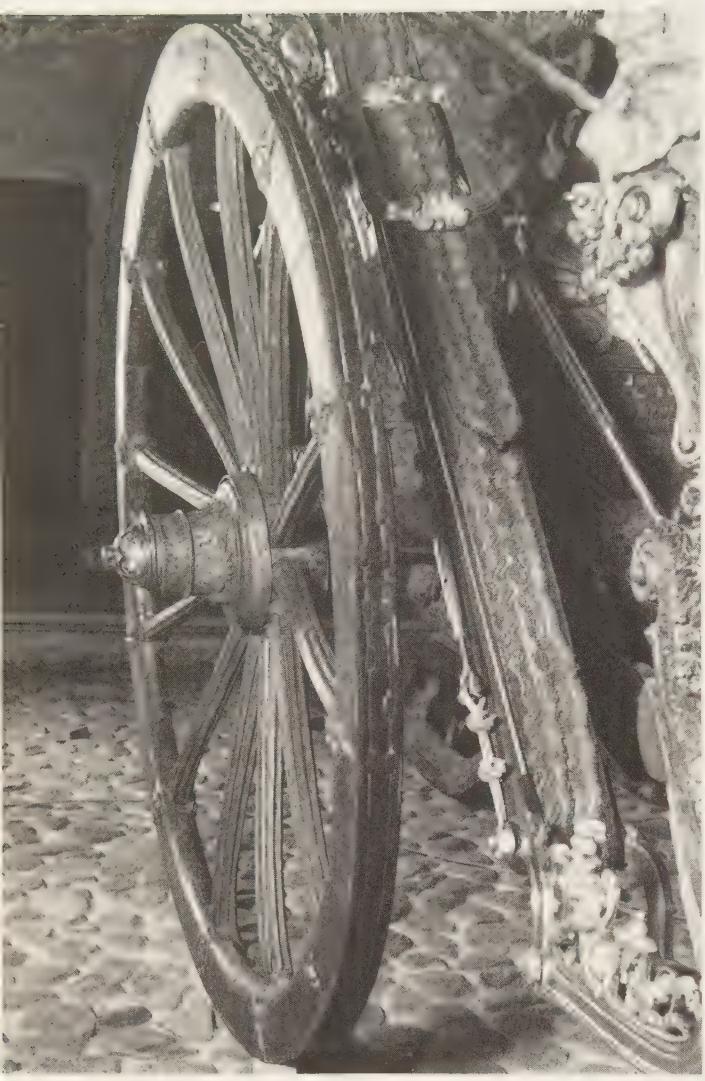
One of the four spring fittings of the coach, fire-gilt brass. The "ressorts à l'écrevisse" and fittings of the springs '("mains") are French work from 1696.

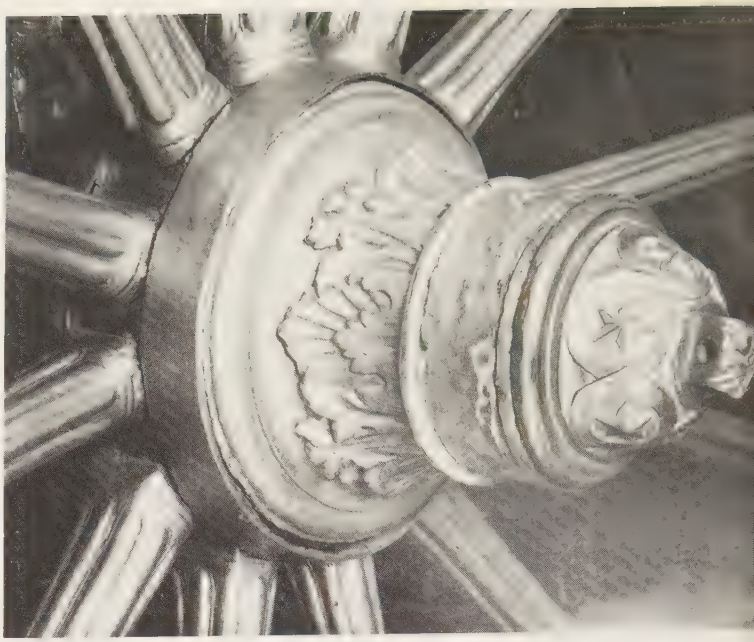
kom den nog att användas första gången vid bröllopet längre fram. Cronström syftade på att den unge kungen, som var född 1682, snart var giftasvuxen. Tessins intresse för ett separat dekorförslag till framvagnen tycks ha varit så ringa att han inte ens besvarat Cronströms förfrågan, och Berain utförde aldrig någon sådan teckning. I stället lät Tessin tillverka framvagnens stolpar efter bakkarmens grundform.

I november 1696 hade karossdelarna packats och lastats för transport från Rouens hamn till Sverige. Enligt en förteckning daterad den 26 november medförde kaptenen Eric Lorenson på skeppet S:te Anne karossens delar fördelade på sju kollin, en med dörrar och pannåer till vagnskorgens sidor, en andra med marketerigolvet, fjädrarna och ramar till fönsterglasen, en tredje med imperialen och snickeridetaljer och en fjärde med de sju kristallglasfönstren. Den femte lådan med alla metalldelar till undervagnen och fjädrarna, d.v.s. åtta strävor till karmstolparna, fyra dekorerade skållor eller navkapslar till hjulaxlarnas ändar m.m. Allt var förgyllt utom några mindre delar, vilka Cronström varit osäker på om de skulle brännförgyllas eller förgyllas med bladguld. Modeller till gångjärn och dörrklinka, båda avpassade till en dörr med pilasteromramning fanns med och dessutom ett 15-tal trämodeller till olika beslag. Där fanns karossens hela underrede med svanhalsarna monterade men trädelarna utan dekor och förgyllning. Liksom på korpus var allt träverket grovt format för att ge spelrum åt bildhuggarnas mejslar. Till sist de skulpterade hjulen komplett beslagna och emballerade, som var helt färdiga så när som på förgyllningen.[30]

I utförliga kommentarer till listan redogjorde Cronström för de problem han haft i arbetet och för föremålsdetaljer. Han var stolt över att ha lyckats pruta snickarens begärda pris på 600 till 500 livres. Karossen hade ändå blivit för dyr, särskilt golvet. Extra mycket omsorg hade Cronström ägnat hjulens formgivning och utförande. Man borde ha varit både vagnmakare och skulptör i en och samma person för att åstadkomma ett perfekt resultat. Själv var han ju ingetdera men denna motsats kunde vara en styrka menade Cronström. Smaklösa fann han de på praktvagnar gängse hjulen med fantasilös upprepning av svarvade ekrar som var tråkiga, klumpiga – speciellt fult på de

[30] Tessinsaml. RA. E 5712. Brev från Cronström till Tessin odat. s. 20, "Denombrem. . ."





Karossens ena bakhjul och nav. Hjulen formgavs efter Cronströms förslag med slanka, lätt svängda och godronnerade ekrar. Dessa "Roues à la Cronström" fick flera efterföljare på andra vagnar. Parisarbete 1696. Lrk.

The wheels of the coach were designed as suggested by Cronström, with slender, elegantly curved and gadrooned spokes. These "Roues à la Cronström" were frequently emulated in subsequent coaches. The wheels were made in Paris in 1696.

små framhjulen. Deras korta ekrar tycktes ännu kortare genom den svarvade, tvärgående dekoren.

Av Berain och alla ornamentskulptörer hade Cronström fått förslag till hjulornamentik, vilka han hade förkastat på grund av att de brast i god smak och utförbarhet. I stället hade han valt att ge ekrarna både helt ny form och dekor. De hade gjorts med svängd profil och dekorerats med längsgående godroner,[31] vilket tillsammans gav intryck av slankhet och spänst.

Vagnmakaren hade med stor förundran huggit till den originella ekerformen. Varje eker avslutades med en bladform på lötkransen. Cronström hade tänkt förbinda dessa blommor med ett snidat entrelacmönster,[32] vilket inte blev utfört. Det fanns en anledning till att Cronström låtit färdigställa hjulen tvärt emot överenskommelsen att alla delar skulle sändas odekorerade till Stockholm. Det hade varit nödvändigt att beslå hjulen i Paris och detta hade inte kunnat göras utan att träet hade blivit färdigarbetat i förväg. Med gul färg hade de partier som var tänkta att förgyllas — markerats på hjulen.

Det dröjde nästan ett halvt år innan Tessin den 12 maj 1697 kunde meddela Cronström att karossdelarna anlänt till tullen. Tyvärr hade han ännu inte haft tid att låta packa upp dem, berättade han, vilket berott på att hans tid upptagits av den kalamitet som drabbat slottet några dagar tidigare. Det var den 7 maj som en vådeld hade utbrutit och lagt det gamla slottet i ruiner.[33] Endast den under Tessins ledning sedan 1690-talets början nygestaltade norra längan hade kunnat räddas, den vid vars dekorering flera franska konstnärer och hantverkare var sysselsatta. Tessin hade följaktligen haft

[31] Långsmala utbuktningar tätt intill varandra.

[32] Flätband.

[33] Från det brinnande slottet hade kungafamiljen begivit sig till hovstallet på Helgeandsholmen. Man övernattade i Bengt Oxenstiernas hus på Riddarholmen, utom Karl XII som red till Karlberg. Karl XI:s lik bars först till stallet, därpå till greve Pehrs hus, innan det flyttades till Riddarholmskyrkan. De kungliga bodde under sommaren på Karlbergs slott medan det Wrangelska palatset iordningställdes som bostad. Till stallet och ridhuset hade man även fört det som räddats av riksarkivets, antikvitetskollegiets handlingar och kungliga bibliotekets samlingar som haft lokaler i Tre Kronor. Bergh, Severin, Stockholms slotts brand 1697. – KFÅ, 1916. L. M. Bååth, Helgeandsholmen och Norrström, I, Uppsala 1916, s. 248 f.

händerna fulla med andra trängande praktiska arbetsuppgifter till följd av branden.[34]

I korrespondensen mellan Nicodemus Tessin och Daniel Cronström berördes karossärendet sporadiskt därefter. I ett brev på sommaren samma år uttalade Tessin sin förtjusning över fotbottnen: "Le marchepied du carosse est fort joly". Det var helt genom Cronströms osparda möda som den nya kungliga vagnen hade kunnat förverkligas i Paris och det var med stolthet denne i september 1697 berättade för Tessin att han t.o.m. hade blivit litet berömd för sina insatser, främst för vagnshjulen som sedan också hade kopierats av andra: "Il faut vous dire, Monsieur, que ce carosse a rendu mon nom célèbre parmy les ouvriers par un endroit asses peu considérable. C'est par les roues . . . qui portent le nom de roues à la Cronström".[35]

Dessa *hjul à la Cronström* fanns nu även på en monsieur de Harlays[36] nya praktvagn som han ämnade använda i Holland. Som gåva åt lord Portland[37] hade hertigen de Guiche[38] låtit göra en "chaise", men först sedan 20 olika hjulmodeller hade tillverkats hade hertigen beslutat sig för att förse den med den Cronströmska typen. Att Cronström med rätta ansåg sig kunna yvas över framgången talade han också om för Tessin: "Voyez, Monsieur, si je n'ay pas lieu d'avoir de la vanité! Je suis quasi seur qu'on ne scavoit rien trouver de plus convenable". Därmed var karossens franska period slutbehandlad dem emellan efter att i 1½ år ha varit ett regelbundet återkommande diskussionsämne.

Den Cronströmska hjultypen kom att få större betydelse än upphovsmannen kunnat ana, genom att påverka formgivningen av prakthjul mot större förfining. Exempelvis uppvisar några yngre karosser i Lissabon ekrar med lätt svängd profil och tillika bladformer på lötkransen, men ekrarna är ej godronnerade och därmed kraftigare.[39] Således saknar de slankheten och elegansen i Berainvagnens hjul, vilket ofta är fallet med efterbildningar.

I slutet av 1696 diskuterade Cronström ersättningen till Jean I Berain, som han försökt hålla på en så modest nivå som möjligt. Han önskade få Tessins synpunkt på ett lämpligt belopp och räknade upp de arbeten Berain utfört för Karl XI:s räkning, vilket förutom karossen omfattade andra uppdrag som tapetbårder och ett par pistoler:

"Il a fait les desseins du carosse, trois pour la bordeure de tapisserie, celui de la marqueterie du carosse et puis le train qu'il va faire. Il a encore fait quelques changements au carosse, comme les t[h]ermes au lieu des pilastres."[40]

Den med Cronströms handhavande av karossärendet mycket nöjde Tessin lät honom ersätta Berain efter eget gottfinnande, och i början av mars 1697 berättade Cronström att han betalt denne med 20 louis d'orer, motsvarande 200 livres.[41] Med vilken summa Cronström ersatte vagnsnickaren och Francart för deras ritningar omtalas inte. Övriga kostnader var för boullegolvet och fjädrarna tillsammans 900 livres, för korpus 500 livres, de två blå sammetsproverna 26 livres och tillverkningen av undervagnen omkring 1.100 livres. Totalsumman för de franska arbetena med karossen uppgick därmed till cirka 2.726 livres.

Medel influtna från 1695 års Wiborgs sjötull, 3.400 daler silvermynt, användes till att betala bl.a. karossen med, och pengarna överfördes i början av oktober 1696 till "Secreteraren H. Daniel Cronström till een Wagnkårg af Nöteträ med underwagn, Järnredskap och spegelglas der till, sampt Deseiner till Statúers ophandlande.[42]

Rekapitulation av tillverkningsförloppet

Tessin gav den 27 juli 1696 order om att den kompletta karossen skulle tillverkas. Tre månader senare var allt träverk färdigt, men ännu ej golvet och fjädrarna. Dessa två artiklar hade beställts den 9 september. Sedan mönsterteckningarna snabbt

[34] Viktigt för arkitekten Tessin var återuppbyggnaden av slottet. Direkt efter branden ombads Tessin av förmyndarregeringen att demonstrera sina redan av Karl XI 1692 gillade slottsritningar, och för Cronström berättar han att det nya slottet skulle kunna stå färdigt efter sex år, "med pengars och Guds hjälp". Denna snabba byggnadstakt förblev en önskedöm, kriget kom emellan och omkring 1708 avstannade slottsbygget till 1727. Först 1754 stod det inflyttningsklart. Tessins brev 12 maj 1697, Tessinsamlingen, RA. Se även S. Bergh, a. a.

[35] Correspondance s. 179.

[36] Achille III de Harlay, greve av Beaumont (f 1712), hög fr. ämbetsman. La grande encyclopédie, bd 19. Paris. u.å., s. 858.

[37] Jean-William Bentinck (f 1709) hertig av Portland, av holländsk familj, slog sig ned i England i slutet av 1600-t. Sedan barndomen vän med prinsen av Oranien, sedermera William III av England. Av denne utnämnd till hertig av Portland. Han innehade flera höga civila och militära ämbeten. Nouvelle Biographie générale bd 5, Paris 1855, s. 407.

[38] Antoine IV Gramont, greve av Guiche (1672–1725). Anslöt sig till musketerarna 1685, deltog i flera fälttåg, utnämnd till marskalk av Frankrike 1725. Nouvelle Biographie générale, bd 21, Paris 1858, s. 626.

[39] T.ex. Maria Francisca Isabels av Savoyen kaross, bild 4, 5 i Cagigal e Silva a. a. Bild vid s. 157 i Botto a.a. Hittills felaktigt daterad till 1660-talet, vilket är omöjligt då formspråket tyder på en tillverkning efter 1710. Jfr även kronvagnens hjul, bild s. 110.

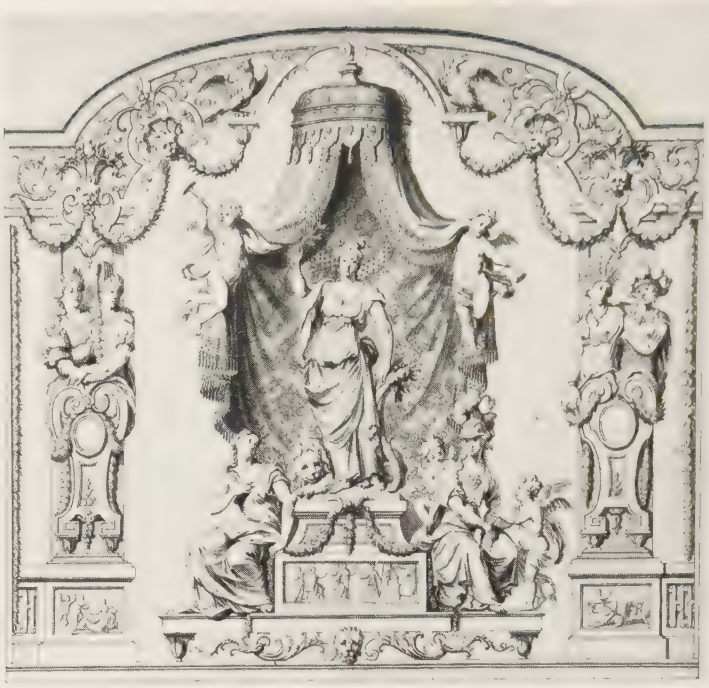
[40] Correspondance s. 152.

[41] Correspondance s. 162.

[42] Räntekammarboken 1696, RA. s. 604, daterad 2/10.

utförts tillverkades de i oktober månad. Transporten till Sverige började först i november och i början av maj 1697 fanns karossdelarna i Stockholm. Daniel Cronströms insatser för det konstnärliga utbytet mellan Sverige och Frankrike var betydelsefullt i många avseenden och Tessin såg till att även han fick ersättning i reda pengar. Till statskontoret inlämnade han den 7 maj 1697 – samma dag som Tre kronor brann – ett brev med upplysningar om Cronströms förtjänstfulla verksamhet, varvid särskilt framhölls hans ansträngningar på åkdonssidan:

"Nu är och hijtkombne alla dee nödwendige partier, utaf träwerke, Speijlglass, Messings och jernredskaper etc jempte all den Oplÿsning, som erfordras till att kunna här i Landet nu låtha för Hofwet förferdiga, alla dee Rijke Wagnar som man är nödgat att låtha giöra, sedhan dee sidste alle upbrunne wijdh de[n] olÿcklige Eeldsvåldan här wijd Kongl: Mayts Stall, och för hwilkens Fabrique nogsampt är bekant huru stoort Capital ofta har mäst uthom land remitters."[43]



a–b. J. Berain, paneldekor, trol. ca 1693. Nat. Mus. THC 931, 932.

a–b. J. Berain, coach decórations. Drawings c. 1693.

Exkurs

Med stor omsorg och efter ingående detaljdiskussioner mellan Cronström och Tessin hade Karl XI:s praktkaross planerats och tillverkats. Som enskilt ärende inom denna gren av konsthantverket var behandingen av den enastående. Inte desto mindre var intresset berättigat – det var den märkligaste karossen under den karolinska epoken.

I den Tessin-Cronströmska brevväxlingen är Karl XI:s kaross inte den enda vagn som nämns dem emellan. 1693 hade Cronström skickat flera teckningar av Berain, däribland förslag till karossdekor, som Tessin yttrade sig positivt om, men hade svårt att förstå hur fonden var menad. På hösten samma år berättade Cronström att Berain lovat göra kopior på några skisser till en kaross, vilka senare kunde sändas till Stockholm.[44]

Några bevarade blad i Nationalmuseum – som inte varit kända tidigare – kan vara identiska med de under 1693 aktuella ritningarna.[45] Två noggrant tecknade förslag till pannådekoren på en dörr och bakvägg (THC 931, 932) har många av Beraindekorens karakteristiska ingredienser. Teckningarna är av hög kvalitet och kan mycket väl vara utförda i hans ateljé. De visar lejon, lambrekängprydd baldakin med draperi och en kvinnogestalt på en tron med samma kontur som Constantias på Karl XI:s vagn. Tillika finns på bakväggsförslaget en rad parställda kolonner, alla dekorerade med tvärband. Bildfälten avgränsas upptill med en obruten båge, som på hertiginnans av Chartres bröllopsvagn, den modernaste vagnen i Paris 1693. Det är troligt att liknande former togs upp i andra projekt, och därför är det rimligt att teckningarna kan vara ungefär samtida.

I den fortlöpande informationen om senaste nytt i Paris ingick även viktiga tekniska nyheter. När ett kungligt privilegium utfärdades i Frankrike rörande patent på en uppfinning som gjorde karosser oväl tbara, sände Cronström ett informationsblad därom i mars 1697. Uppfinningen angavs vara en teknisk hemlighet, en mycket enkel maskin som kunde monteras inte enbart på nybyggda utan även på äldre karosser. Huruvida patentet fick någon spridning är obekant.[46]

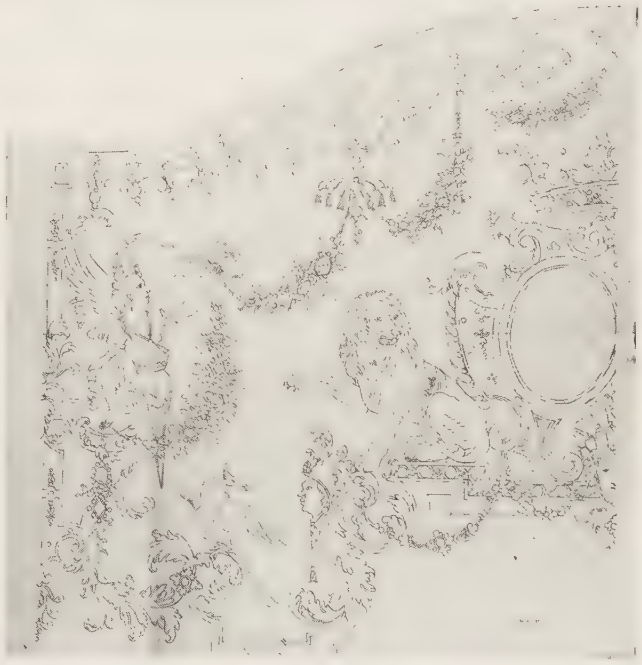
[43] Brev till Kung. Majt från överintendenten 1697–1726, RA, vol. 309. Ersättningen till Cronström var "4000 sm", 1/6 1697, Räntekammarboken 1697, RA s. 360.

[44] Tessin 26/7 1693, Cronström 2/10 1693, Correspondance s. 26, 32.

[45] Även kartonger med pannådekor i Berains stil finns i Nationalmuseum, THC 909–912, men de är troligen av annat datum än 1693 (se s. 55.) På kartongen till ena sidofyllningens mönster har konturerna pikerats med nålar, vilket innebär att dekoren överförts på en karosspannå. (THC 911)

[46] Patentet innebar att om en vagns underrede välte skulle vagnskorgen ändå förbli upprätt, varigenom skaderisken för passagerarna minskades. Det bör ha varit en nykonstruktion av korgupphängningen. Uppfinnaren var sadelmakaremästaren *Moreau*, vid Rue du Mail i Paris. Privilegiet är inte inventariefört, men förvaras i Nat. Mus., cahier 23 vid nr THC 916. Cronström 29/3 1697, Correspondance s. 166. Se bilaga nr. 4.

c



d

c–d. Paneldekor, Kartonger. Nat. Mus. THC 909, 910. Jfr. bild s. 109.

c–d. Drawings, panel decorations. Cf. picture. p. 109.

Cronström berättade även stolt om sin egen vagn, en stor "calèche" som han låtit en svensk arkitekt rita. Det var *Göran Josua Törnquist*, senare adlad Adelcrantz, som fått uppdraget under sin vistelse i Paris 1705. Cronström skickade en uppsättning av sina vagnsritningar till Tessin i december samma år, samtidigt med teckningar till pannåmålningarna på en kaross han låtit göra åt baron Görtz från Gottorp. Nästan 6.000 livres skulle vagnen komma att kosta Görtz, och den var magnifik och smakfullt utförd. Vid den tiden gällde den lätta och eleganta ornamentiken i Be-

rains och Audrans genre, berättade han. Vapensköldarna målades med kartuscher, men ej längre med lambrekäng, hjälmar och hjälmbuskar som blivit omodernt. För vagnsklädseln gällde vanligen blommig eller enfärgad sammet eller kläde.[47]

Ritningar till Karl XI:s ceremonivagn[48]

Motiv:	inv. nr:	mått i cm:	teknik:	utförda:	avsända: fr. Paris:	anm:
snickarens ritningar:						
framvägg	THC 913	39,5 × 25	blyerts, bläck lavering	april–maj 1696	31 maj 1696	3 alternativa förslag till korglist
bakvägg	THC 914	39 × 24,6	”	”	” ” ”	2 alternativa förslag till korglist
halv sidofasad	THC 915	37 × 24,2	”	”	” ” ”	Påskrift: Corps de carosses ou les petites glaces des costés descendont.
sidofasad	THC 916	39,5 × 42,4	”	”	” ” ”	2 alternativa förslag till dörrlist med maskaron.
Berains dekorförslag; exteriören						
bakvägg	THC 924	42,2 × 28,5	”	maj–augusti	24 aug. 1696	
framvägg	THC 929	41,2 × 28,4	bläck, akvarellering	1696		
sidofasad	THC 943	44,7 × 58,7				
bakkarm	THC 926	29 × 36,2	bläck, lavering	efter nov. 1696	Före 3 maj 1697	
hermpilaster	THC 927	27 × 40,3	blyerts, bläck, lavering	” ”	” ” ” ”	

Motiv:	inv. nr:	mått i cm:	teknik:	utförda:	avsända fr. Paris:	anm:
Berains dekorförslag; interiören						
bakvägg (fond)	THC 925	21 × 20,2	blyerts, bläck lavering	maj–aug. 1696	24 aug. 1696	Påskrift: le dosier
imperialen	THC 930	19,8 × 20,8	”	” ”	” ” ”	
krepinen	THC 928	21,3 × 9,2	”	” ”	” ” ”	

Förkomna ritningar av Berain
marketerigolvet
Andra saknade ritningar
fjäderbeslagen,
söljor, beslag m.m.

Hertiginnans av Chartres kaross					
interiör, genomskärning	THC 944	92 × 35,5	blyerts, akvarellerad		efter 20 jan 1697
imperialen	THC 945	26,4 × 45,7	”		”
halv framvägg, halv bakvägg	THC 946	92,2 × 60,4	”		”
halv sidofasad	THC 947	92,2 × 58,4	”		”

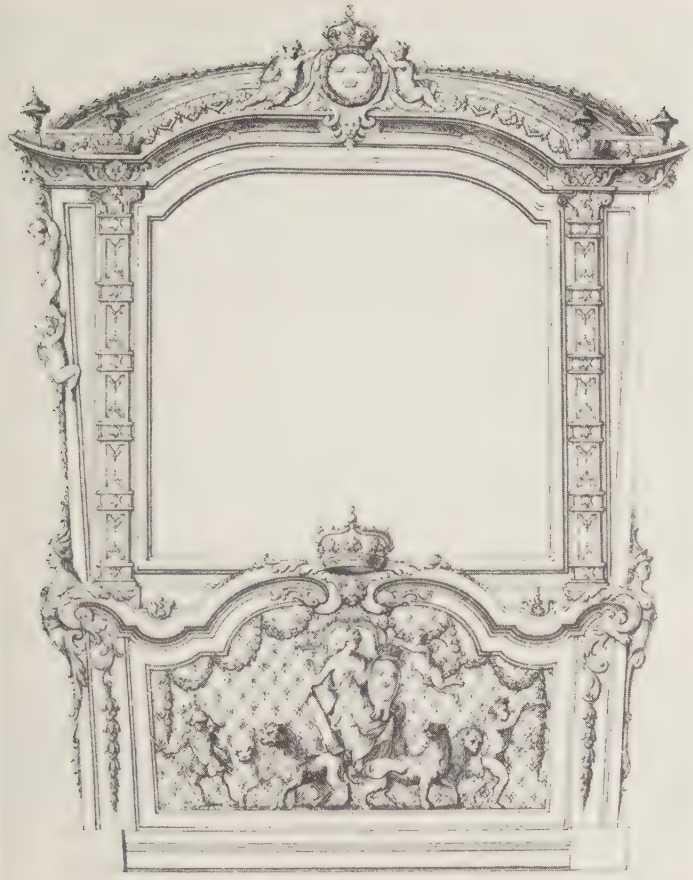
Förkomna ritningar utförda i Sverige
Imperialens exteriör, framvagnen, ändringsförslag till bakkarmen samt dekoren.

Av Berains dekorförslag tycks de sex först utförda vara renritade av samma person. Hermpilastern och bakkarmen har varsin upphovsman. Den förra är skickligt utförd och sannolikt av Berains son, Jean II Berain, medan bakkarmen röjer en mindre förfaren tecknares hand.[49]

[47] Uppgifter ur Cronströms brev 30/10 och 17/12 1705, Correspondance s. 347–9. Ritningarna till Cronströms vagn påbörjades av Törnquist men fullbordades av ”Christian”.

[48] Tydén-Jordan, Projet de décoration de Jean Berain pour le Carrosse de gala de Charles XI de Suéde . . . – Versailles à Stockholm. Nat. Mus. Skriftserie NS 5. Stockholm 1985, s. 205 ff.

[49] Jean II Berain (1674–1726) arbetade i faderns ateljé och ritade 1695 tapetbårder för svenske kungens räkning och 1699 utförde han teckningarna till hôtel de Mailly. I Nationalmuseum finns även av hans hand ritningar till orgelläktaren i Saint-Quentin från 1695 (THC 1932–1934) och till en pendyl (THC 1135). Jean II fortsatte i faderns stil och efterträdde honom som dessinateur du Cabinet. R-A. Weigert, Jean I Berain, bd 1, Paris 1937, kap. VII, sid. 133.



J. Berain, framväggen: Constantia (ståndaktigheten) i en triumfvagn dragen av fyra lejon. Mars och Fama flankerar. Nat.Mus.

Berain's design for the front wall of the body of the coach: Constantia in a triumphal car drawn by four lions. She is holding the Swedish coat of arms, which a putto is crowning with the stellar crown of eternity. On each side goes Mars and Fame.

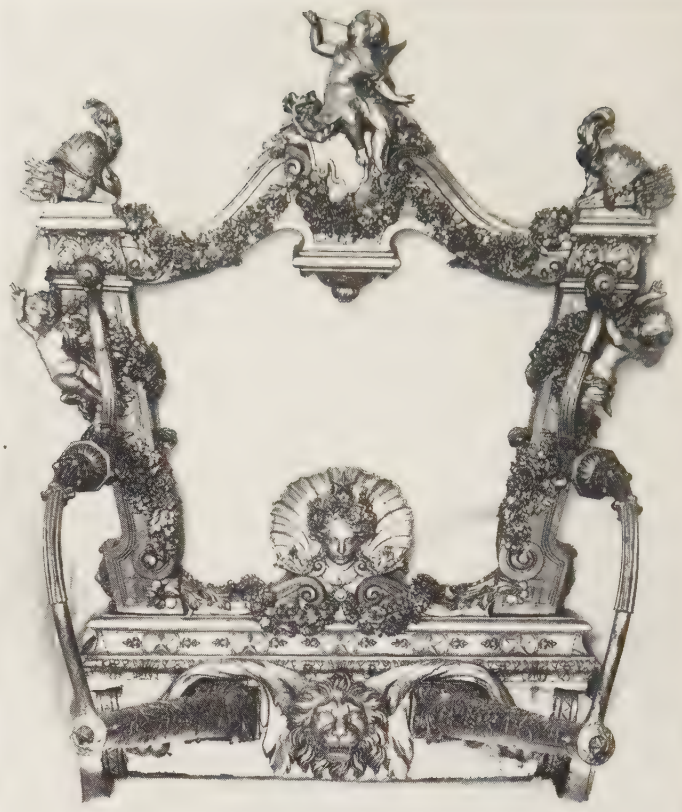
J. Berain, karossens bakvägg: i mitten segergudinnan Viktoria; därunder lyfter Herkules en jordglob. Han omges av Justitia och Prudentia (Rättvisan och Klokheten) med de svenska lejonen Nat.Mus.

Victoria, the goddess of victory, sits enthroned in the centre of the rear wall of the coach, while the lower panel shows Hercules flanked by Justitia and Prudentia together with the lions of Sweden.

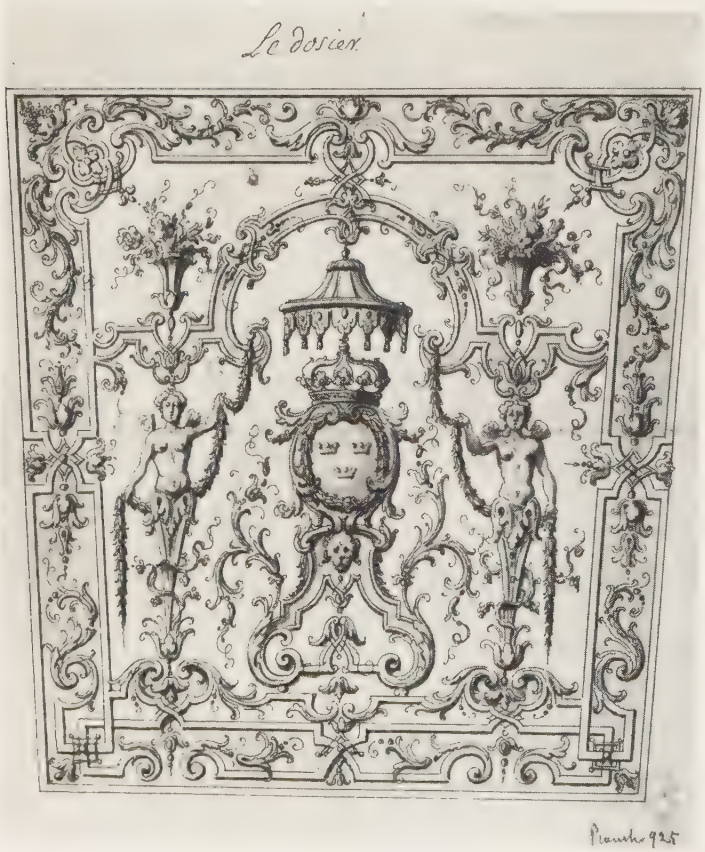
Av de målningar Jacques Foucquet och Jacques de Meaux utförde på korgen 1696 syns idag endast bakväggens övre fyllning. Färgen är skadad sedan kronströdd sammet limmats över 1751. Lrk.

Of the paintings done by J. Foucquet and J. De Meaux on the body of the coach in 1696, only the upper rear panel is still extant. This painting was damaged in 1751 as a result of crown-bestrewn velvet being glued over it.

Berains förslag till karossens bakkarm. På bakkarmens tvärbåge tronar krigsguden Mars under en stor kungakrona och på vardera sidan vilar de svenska lejonen. Nat. Mus. Bakkarmen snidades av fransmännen Claude Henrion och Rene Chauveau. Ryktesgudinnan Fama på tvärbågen. Lrk.



J. Berain, on the cross-piece of the rear frame Mars, the god of war, with lions recumbent on either side of him. The rear frame was carved by the Frenchmen C. Henrion and R. Chauveau, the latter provided the putti figures and the female head ("espangnolette"). The cross-piece is surmounted by a small Fama.

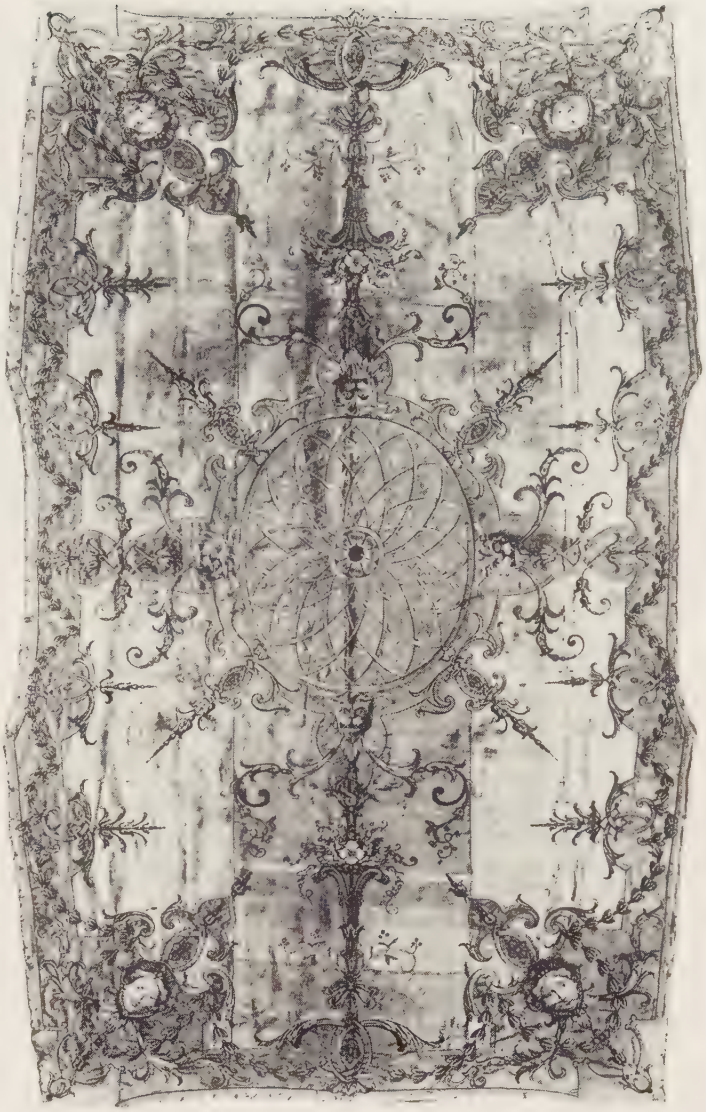


Till interiören gjorde Berain förslag till fonden och imperialen, vilka var avsedda att broderas på blå sammet, men i stället valdes silvertyg. Nat. Mus.

For the inside upholstery, Berain designed the rear wall and imperial. These were to have been embroidered i blue velvet, but silver fabric was substituted. Design for inside rear wall.

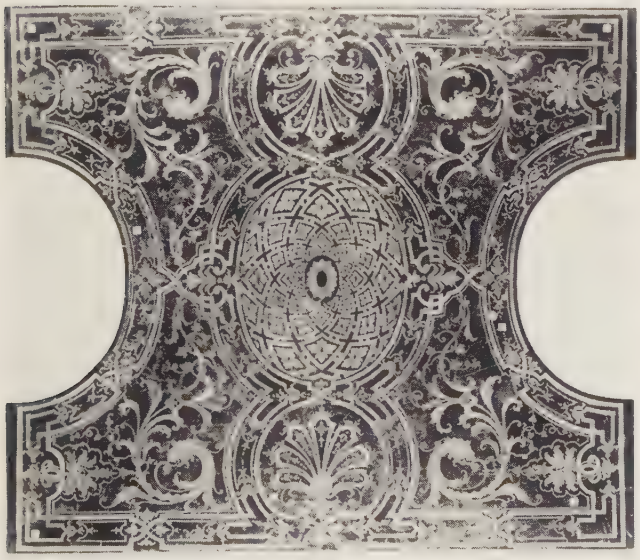
J. Berain. Imperialens mönster upprepar kungens dubbelmonogram, C för Carolus. Den stjärnbeströdda ovalen syftar på kungens devis, och den var avsedd att broderas så att den gav intryck av en välvning. Nat.Mus.

The King's double monogram (C for Carolus), is reiterated in the patterning of the imperial. The star-spangled oval, alluding to the King's device, was to have been embroidered so as to give the impression of a vault. The composition is related to Berain's ceiling designs, especially at Hôtel de Mailly.



Imperialens klädsel i korpus' interiör. Applikationsbroderi av hovbrodör T. Leüw 1699. De ursprungliga textilierna på korgen utvändigt var av broderad guldmoaré. Lrk.

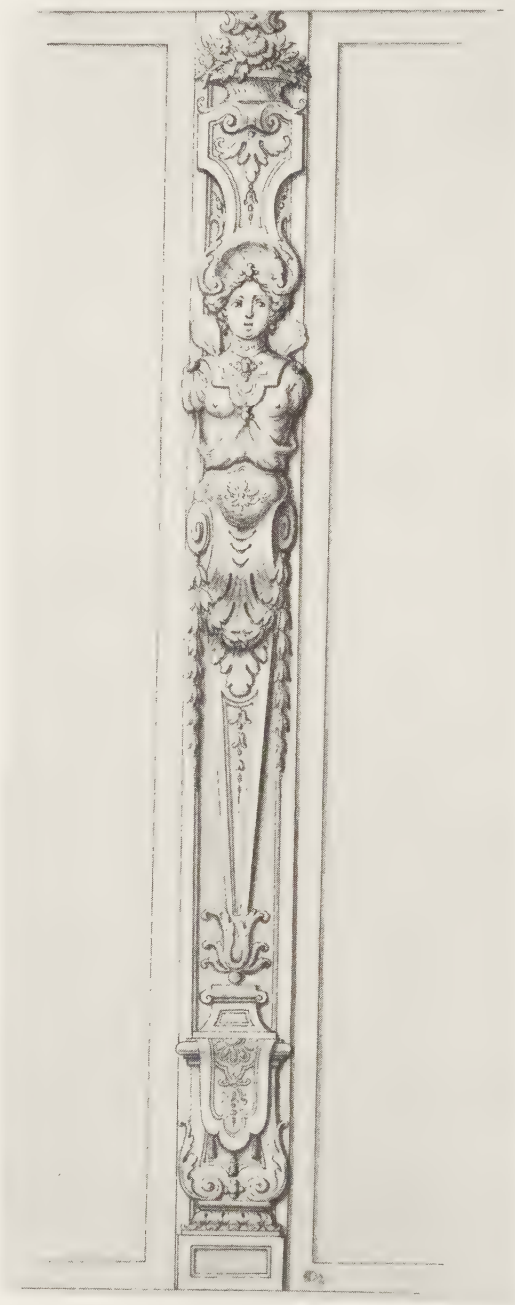
Upholstery of the imperial embroidered by T. Leüw 1699.



Fotbottnen (golvet) tillverkades efter Berains ritning av André Charles Boulle 1696. Rödfolierad sköldpadd med mönster av graverad mässing, "première partie". Foto 1977 under och efter konservering. Lrk.

The floor of the carriage, designed by Berain, was made in 1696, probably by André Charles Boulle. The flower-bestrewn central oval resembles a reflection of the star-spangled oval of the imperial, an imaginary dome. The floor marquetry is of redfoiled tortoise-shell and engraved brass (première partie).

J. Berain, krepin och hermpilaster. Nat. Mus.
J. Berain, the network fringe of the interior, along the edge of the roof. Berains' alternative herm design, probably redrawn by his son Jean II Berain.



Färdigställandet i Stockholm 1699

Karl XI:s vagn blir Karl XII:s

En av huvuduppgifterna för denna avhandling har varit att undersöka och klarlägga hur karossen ursprungligen har sett ut, d.v.s. i vad mån Berains förlagor följts samt att kartlägga olika konstnärers insatser. Carl Hernmarck har äran av att ha uppmärksammat vagnsritningarna i Nationalmuseum och ha fört samman dem med den bevarade karossen i Livrustkammaren. Han gjorde 1952 ett rekonstruktionsförsök av dess originalutseende med stöd av bl.a. uppgifter i John Böttigers avskrifter av ett enda blad med anteckningar av Tessin. Men då han inte hade tillgång till originalräkenskaper eller hade använt inventarier, blev bilden ofullständig.[1] Rudolf Wackernagel utgick i sitt stora arbete om franska kröningsvagnar från Hernmarck, men då Karl XI:s kröningskaross från 1680 till nyligen varit okänd, måste hans slutledning – att 1699 års vagn var den första i raden av franskbyggda kröningsvagnar – revideras.[2]

[1] Hernmarck, 1699 års kröningsvagn. – Lrk 6:1–2, 1952, se not 10, s. 31. Hernmarcks titel är missvisande, då vagnen aldrig användes vid någon kröning 1699. Bladet med Tessins anteckningar finns i SlA, Slottsbyggnadsdep., Slottsbyggnadsdirektionen II: 2, längst bak i volymen.

[2] Wackernagel a. a. s. 62–91.

Karl XII, bronserad gipsrelief signerad av René Chauveau 1698. Ljungs herrgård, Östergötland. Foto: Nord.Mus.
Charles XII, bronzed plaster relief signed by René Chauveau, 1698.

I kammararkivet (RA), i några årsvolymer av räntekammarböckerna, har jag funnit räkenskaperna från karossens färdigställande i Stockholm 1699. Tillsammans med Tessins egna uppgifter i brev till Karl XII har bilden av barockvagnens konstnärliga gestaltning och omständigheterna kring dess färdigställande kunnat fullständigas. Röntgenfotografering av korgens fyllningar har gjort en rekonstruktion av det allegoriska måleriet möjlig.

De utförliga räkningarna fungerar som arbetsbeskrivningar med noggranna upplysningar om dekor och materialval, som på några väsentliga punkter avviker från de ursprungliga planerna. Konstnärernas egna formuleringar har i de flesta fall givit mycket goda besked om arbetenas art och omfång, och härigenom har inte minst ansvarsfördelningen mellan konstnärer av samma profession kunnat särskiljas.

När karossdelarna väl hade anlänt till Stockholm i maj 1697 kom de inte genast att bli föremål för den uppmärksamhet och konstnärliga aktivitet som varit tänkt. Slottsbranden hade härjat strax innan och dess följder var det allt uppslukande problemet. En eldsvåda året innan hade varit upphov till Berainkarossens beställning och en annan vådeld tycktes hota dess färdigställande. Det nya stallet och uppbyggnaden av slottet skulle komma att dra väldiga summor. Till detta kom ännu en olycka, Karl XI hade avlidit och låg på lit de parade i slottskyrkan då elden bröt ut, men man hann föra ut kistan i tid. Således stod man samtidigt inför två viktiga och penningslukande ceremonier, kunglig begravning och den nye kungen Karl XII:s kröning, för vilkas planering och konstnärliga gestaltning Nicodemus Tessin var ansvarig. Till detta kom att en ny ståndsmässig bostad måste ordnas åt den kungliga familjen. Det blev det förra Wrangelska palatset på Riddarholmen som inreddes och blev de kungligas hem i över ett halvsekel och därför kallades Kungshuset. För färdigställandet av den nya franska karossen fanns vid den tiden varken tid eller råd. Vagnsförsändelsen magasinerades i "vissa rum i K.M:ts hus vid nya stallet", sannolikt identiskt med det s.k. greve Pehrs hus som kronan förvärvat. På gården iordningställdes ett särskilt kröningsvagnshus, där karossen förvarades bakom lås och bom.[3]

Först på våren 1699 inleddes arbetet med vagnen när Karl XII:s ett år äldre syster Hedvig Sofia med sin make hertig Fredrik av Holstein-Gottorp på sommaren väntades återvända till Sverige. Karossen skulle användas vid deras högtidliga intåg i Stockholm.

Vad Tessin såg när han så småningom gick igenom vagnsförsändelsen ger en överblick av de i Frankrike utförda arbetena. I delar fanns den kompletta korpus och underredet av valnöt med den kraftiga mittbommen av alm. Alla delar var omålade och träet grovt format för att ge spelrum åt bildhuggarnas mejslar. Helt färdiga var de skulpterade hjulen, kristallglasen till sju fönster och fotbottnen med sin på ek fanerade sköldpadds- och mässingsinläggning. Underredets stora metallbeslag såsom svanhalsar, karmsträvor och bladfjädrar var tillverkade i Paris och till större delen förgyllda. Till mindre delar som bl.a. dörrvred och gångjärn fann Tessin modeller.

Intressanta uppgifter om hur arbetet fortskred gav Tessin i två hittills opublicerade brev till Cronström och kungen. Karl XII hade begivit sig till

[3] Brev från C. Piper 7 okt. 1697, RMÄ, Inkomna brev 1668–1830, s 461.

Ystad den 14 juni för att där möta hertigparet av Holstein-Gottorp. Tessin hade samtidigt bråda tider i Stockholm med byggnadsuppdragen, iordningsställandet av Kungshuset och förberedelser för hertigparets mottagande och inkvartering. De medförde en 50 personer stark uppvaktning. Till Daniel Cronström skrev han samma dag som kungen avreste och klagade över sin pressade situation. Av de 39 rum som skulle inredas återstod ännu 18 och han hade svårigheter att finna möbler till alla. Den nya kungliga karossen måste också bli färdig i tid. För knappa sju veckor sedan hade han fått order om att igångsätta detta arbete och han beräknade att den måste vara färdig om ungefär tre veckor. På det sätt som man avsåg att utföra dekoren hoppades Tessin ändå att man skulle lyckas, trots tidspressen, och vagnen skulle bli "très magnifique".[4] I själva verket fick man en veckas frist, då hertigparet ankom senare än beräknat och intåget ägde rum först den 13 juli.

Enligt kungens önskan underrättade Tessin honom noga om hur arbetena fortskred i ett brev daterat den 28 juni 1699, vilket Karl XII mottog i Ystad fem dagar senare. Om det kungliga stallets återuppbyggnad, som låg kungen varmt om hjärtat, meddelades att, trots problem med motsträviga tyska plåtslagare, stallet nu hade blivit så pass färdigt att kungens hästar och drabanthästarna kunde föras dit om två dagar. Om karossen rapporterade han utförligt:

"Medh den nÿa Wagnen avancerar det och effter all möijligheet och lefwer jag i den underdånigste förhoppning, att han lärer till Eders Kongl: May:tz Allernådigste Wälbehag reüscera,: det wore skada, om uppå dagen utaf Intoget inthet skulle wara wakert wäder, tÿ som heela Imperialen är alt öfwer medh gull broderat, så skulle detsamma utaf regn taga stoor skada, och inutij är han äfwerwähl uppå een Sölfwer botten så rijkt broderat, att han straxt Kunde blifwa bortfleckat, serdehles, i fall man straxt utij een ReesEquippage sig däraf betiena wille; Elljest lärer han gjöra een waker parade, i fall alt det öfwriga däremoth sware mände."[5]

Texten andas verklig omsorg om det dyrbara åkdonet vars broderier han inte vill se skadade av regn, men där finns också en pekpinne lyft mot den unge kungen. Tessin ville inte att den skulle behandlas oaktsamt, som en enkel resvagn. Detta skall inte enbart ses som en markering av den nya karossens roll som ceremonivagn, vilket var en självklarhet, utan det jag tror man skall utläsa mellan raderna är Tessins oro för att Karl XII och inte minst den levnadsglade hertig Fredrik skulle använda karossen vårdslöst. Dessa två hade nämligen under hertigens tidigare besök i landet förlustat sig på ett så ungdomligt övermodigt, bullersamt sätt och med en hänsynslöshet gentemot omgivningen att det blivit oförglömligt vid det ganska stela karolinska hovet och omtalades som "det holsteinska raseriet".[6]

I samma brev berättade Tessin att han till sin förvåning på Artillerigården funnit en av de stora vagnarna med plats för åtta personer, som hade använts vid Karl XII:s mors, Ulrika Eleonora d.ä:s intåg i Stockholm 1680. Att ingen omnämnt den förvånade Tessin desto mer, som man fortfarande var i behov av flera vagnar och "här ingen finnes som wärdt är att kiöpa". Därför hade han låtit ställa i ordning vagnen för att också köras i intågsprocessionen. Detta var således den enda av Karl XI:s fem franska karosser från 1680, som hade överlevt hovstallsbranden och ännu en gång fick tjäna till parad.

Tre år efter det att ceremonikarossen projekterades hade det 1699 alltså blivit dags för slutfasen, sammanfogningen av vagnsdelarna och dekorering efter Berains ritningar. De hantverkare och konstnärliga krafter Tessin disponerade var en rad skickliga yrkesmän, många inkallade från Frankrike för slottets inredning.[7]

Snickar- och vagnmakararbeten[8]

En av de första åtgärderna var att sammanfoga karossdelarna och ingen var mer lämpad för detta arbete än Tessins mångårige medarbetare snickaren *Simon Bauman*.[9] Hans 10 punkter långa räkning börjar sålunda:

"Ein Corpus zuo ein Wagen zuosamen gebastet und degil [Decke] breiter gemach / auch die auff rechten Stolben mit WalNus holtz aussgeleimbt die haubt /

[4] Se bilaga nr 5. Brevkoncept nr 13, i en bunt som rör en fransk teatertrupp. Tessinsaml. RA.

[5] Se bilaga 6.

[6] Även "Gottorpska raseriet", A. Fryxell, Berättelser ur den svenska historien, bd. 21, Sthlm 1856, s 60 ff. P. Engdahl, Karl XII. En studie över hans personlighet. – KFÅ 1930, s. 173.

[7] J. Böttiger, Inkallandet av de franska konstnärerna, Kort översikt över arbetets fortgång åren 1693–1726, Konstnärers och hantverkares arbeten. – Stockholms slotts historia II, Sthlm 1940, s 193 ff. Dussieux, Les artistes français à l'etranger, Paris 1856. Se även uppsatser (manuskr.) från metodkurs i ikonologi ledd av A. Börtz – Laine och L. O. Larsson, Det ikonografiska programmet i Sthlms slotts paradvåning, Konsthist. Inst., Sthlms univ. 1979.

[8] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II, Baumans räkn. s. 2411, Kolbes s. 2410, Dito verif. III, Wilhelms s. 2464. Arbetet med vagnen utfördes trol. i hantverkarnas lokaler, ty hovstallet inrättade egna verkstäder först i slutet av 1700-talet.

[9] N. Drejholt, Simon Bauman. Slottssnickare – hovschatullmakare. – Lrk 14: 3–4, Sthlm 1976.

leisten dar zu gekelt und verkkäobt oauff gesetzet und dass eissen / Werk mit der Messing arbeit daran fest gemach".

Det skall här påpekas att Bauman inte, som man hittills trott byggt samman hela vagnen, utan enbart vagnskorgen. Det står uttryckligen "Ein Corpus", d.v.s. en vagnskorg, i texten. Vid sammanfogningen av delarna hade han en gesäll till hjälp och de båda arbetade därmed i sex dagar. Själva undervagnen och hjulen sattes ihop och limmades nämligen av vagnmakaren *Jacob Kolbe.*

Det är intressant att notera att Bauman breddat vagnstaket. Frågan om passformen felade eller breddningen var enbart estetiskt motiverad förblir obesvarad. Bauman limmade listverket på korgens övre del, hyvlade och kälade de tre längsgående huvudlisterna som löper under takkanten mitt på korgen samt i nivå med fotbottnen. På dessa fastsatte han förgyllda mässingsornament med olika mönster. Han monterade korgens metallbeslag, fogade in glasen i de franska fönsterbågarna och till skulpturerna limmade han stycken av valnötsträ i tre skikt, vilka sedan lämnades till bildhuggarna för bearbetning. Även undervagnens karmar, axelträd liksom fotbrädan framför kuskbocken hade Bauman format och kälat, och åt guldsmederna gjorde han en schablon.

En post i räkningen kan förvåna något, nämligen att han reparerade marketerigolvet – redan innan det använts: "Den Flor zuo diessen Corpus der von Messing und Schildtkrödten gemacht ward Rebariert". Sannolikt var det skador uppkomna under olämplig förvaring som åtgärdades.

Hovsnickaren *Matthias Wilhelm* förekommer också i detta sammanhang som leverantör av lindträ till skulpturer. "Mussi Schawo", som han på sitt eget sätt med fonetisk stavning kallar bildhuggaren Monsieur René Chauveau, hade mottagit lindträet. Det är enda undantaget från regeln att bygga vagnen helt i valnöt.

Smedsarbeten[10]

Väsentliga för karossens konstruktion och hållbarhet var järnbeslagen, varför just smederna arbetade parallellt med Bauman. De stora åtgärderna t.ex. montering av svanhalsens bågar, karmsträvorna och hjulbeslag, utfördes av hovslagare *Magnus Böttiger.* Även klensmeden *Anders Nyman* var under nästan en månads tid intensivt sysselsatt med karossen. Sin insats specificerar han inte i räkningen, men vid sammanfogningen av det jättelika pussel av träsektioner och smidda förstärkningar som karossen utgjorde, var hans roll troligen att passa in de oändligt många beslagen, bultar, remfästen, fjädrar m.m.

Magnus Böttiger levererade en domkraft att användas vid hjulens montering. *Clas Kesmacker* och *Mattis Kesmacker* levererade andra tillbehör.

Skulptur och förgyllning[11]

För den skulpterade dekoren hade Tessin flera förmågor att välja bland och han engagerade de tre främsta vid slottsbygget, fransmännen *Claude Henrion,*[12] *Bernard Foucquet*[13] och *René Chauveau.*[14] De betalades med 1.100, 86 respektive 440 daler silvermynt för sina arbeten. Henrions arbetsinsats var störst, helt i relation till den högsta summan och hans på svenska skrivna räkning lyder:

"Uppå Sielfwa Korgen sampt fram= och baakwagnen giort alt nödvendigt bilthuggare arbete, nembl; ornamenterna . . ."

Utan att ange detaljer stod Henrion således för det grundläggande skulpturala arbetet på såväl korg som undervagn. Han snidade ornamenten på de av Bauman förberedda listverken, d.v.s. bladstaven i låg relief på fönsteromfattningarna och karmarnas dekor. Fotbrädan fram och några figurer blev 1751 utbytta.

Framför allt är de prunkande blomstergirlanderna på bakkarmen utsökta och mindre knippen finns på korgens nedre hörn. Sitt suveräna handlag med sådana festoner hade Henrion visat genom dekorationerna på läktarna och orgelverket i slottskyrkan 1696, vilken förstördes vid branden året därpå, och i slottets festvåning, där han just 1699 utförde dylika blomsterfestoner i "lilla audienskammaren".

[10] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II, s. 2389, 2413, 2414. Dito verif. III, s. 2467, 2508.

[11] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II, Foucquets räkn. s. 2429, Henrions s. 2409, Riegers räkn. s. 2399. Dito verif. III, Chauveaus räkn. s. 2481. Sthlms slott hist. II, s. 227.

[12] Henrion arbetade i Sverige från 1694 till sin död 1711 el. 1712. Formare vid gjuteriet vid Rännarbanan från 1703. Utförde bl.a. festoner och dörrfyllningar i festvåningen samt den krönta skölden m. vingar på slottets norra fasad. Sthlms slotts historia II, s. 224.

[13] B. Foucquet, i Sverige 1696–1711, utförde bl.a. modell till ryttarstaty över Karl XI, bronslejonen på Lejonbacken och enleveringsgrupper för slottets södra fasad. Far till målaren Jacques F. Sthlms slotts historia II, s. 116 ff. R. Josephson, Bernard Foucquet, Sthlm 1928.

[14] R. Chauveau, verksam i Sverige 1693–1700, utförde bl.a. plafondskulpturer i Karl XI:s galleri, reliefer till slottets sydfasad och epitafium över Ehrenstrahl i Storkyrkan. Sthlms slotts historia, II, s. 116 f, R. Josephson, René Chauveau, Sthlm 1929. J. M. Papillon, Memoire sur la vie de François Chauveau, 1738. Nyutgåva, Paris 1854.

Den kvantitativt blygsammaste insatsen från denna franska treklang stod *Bernard Foucquet* för, han gjorde endast fem skulpturstycken:

"Les quatre pied cornier qui sont quatre moitié de femme, ayant Les testes ornéz de pallemestres – . . . Au millieux du panneaux de devant Le Masque de Viellart et Les deux rollaux ornée de feuillage qui La Compagne."

Det var till de fyra nedre korghörnen Foucquet snidade fyra kvinnobyster med palmettdekorerade hår. Dessa ersattes vid moderniseringen 1751 med drakarna vi ser där idag. Fouquets formulering gör klart att något av de alternativ med kvinnliga byster i hörnen, som Berain ritat på förslaget till karossens framvägg, blivit utfört, inte som tidigare antagits slavar med troféer enligt Tessins önskan. Förgyllningen gjordes senare av *Jeremias Rieger*, vars beskrivning av bysterna lyder: "vier Eck Stücke von Bildthauerey mit brustbildern und blumen".

Inte heller den kungakrona Berain ritat på framväggens mitt kom till utförande, utan här gjorde Foucquet en maskaron, "le Masque de Viellart", omgiven av två voluter och blad. Maskaronen finns kvar, det är ett gubbansikte som Jeremias Rieger kallar "ein Fratzen Kopf". Fouquet använder tydligt singularis för maskaronen och dessutom omtalas dess placering.

Tidigare har Carl Hernmarck antagit att Foucquet gjort flera maskaroner och då attribuerat de två kvinnomaskerna på dörrarna till denne. Hernmarck stödde sig på John Böttigers avskrifter av några knappt formulerade anteckningar Tessin gjort över utbetalningar för vagnen, där han nämner en maskaron. Böttiger hade feltolkat ändelsen till pluralis och detta fel övertogs i sin tur av Hernmarck.[15] Det ligger närmare till hands att i stället tänka sig Claude Henrion som ansvarig för dörrarnas maskaroner. Hans räkning är så brett formulerad att den kan omfatta det mesta, vilket uppenbarligen stämmer med hans insatser. Men dessa två kvinnoansikten är så olika till uttryck och utförande att det ändå är tveksamt om de kan ha haft samme upphovsman.

Från högra dörren blickar ett nästan muntert leende ansikte med en rund haka, fyllig underläpp och ögon vars yttre vinklar pekar nedåt. Ögonbrynen sitter högt, håret verkar vindblåst och liksom de yviga plymerna bakom diademet är de fint utmejslade.

Jämfört med detta ansikte ger det på vänstra dörren ett mer rofyllt intryck. Det visar en fyllig mun, mandelformade ögon med lågt sittande ögonbryn. Frisyren är densamma med två hårslingor knutna under hakan, men det tekniska utförandet skiljer sig. Hårslingorna är mindre

Maskaron på framväggen. Lrk.
Mascaroon between the volutes of the front body wall, carved in 1699 by J. Foucquet.

Maskaron på höger dörr. Lrk.
Mascaroon on the right door.

[15] Hernmarck, 1699 års kröningsvagn a.a., s. 13., samt s. 30, not 10.

Pl.1 *"Kröningsvagnen". Beställd för Karl XI:s räkning i Paris och tillverkad efter Jean I Berains ritningar 1696–1699. Moderniserad till Adolf Fredriks och Lovisa Ulrikas kröning 1751. På dörrarna det svensk-norska unionsvapnet från 1860.*
Karossens längd: 664 cm, bredd: 196 cm, höjd: 336 cm.
Lrk nr. 5722:1

The Coronation coach made in Paris 1696, decorated in Stockholm after drawings by Jean I Berain. Modernized for the coronation in 1751. Swedish-Norwegian coat of arms from 1860 on the door panels.
Measures, length: 664 cm, width: 196 cm, height: 336 cm.
Livrustkammaren (Royal Armoury), no 5722:1

Pl. 2 *Jean I Berains förslag till korgsida på Karl XI:s ceremonikaross 1696. Berain utarbetade dekorförslaget under sommaren 1696. Med blått markerade partier var ursprungligen avsedda att utföras i lapis lazuli. Nat. Mus. THC 943.*

Jean I Berain's design for the side wall of the body of the coach 1696. The blue parts were meant to be made in lapis lazuli.

Fonden invändigt är silvermoaré med applikationsbroderier i guld och kulört silke av Tobias Leüw, hovbrodör i Stockholm. De kvinnliga hermerna och lejonmaskaronen är målade på siden av Jacques Foucquet. Bården på Berains förlaga slopades vid utförandet. Lrk. Jmfr. s. 58.

Embroidery by Tobias Leüw. The female figures and the lion's head painted on silk by Jacques Foucquet. Cf. p. 58.

Pl. 3

utmejslade liksom plymvipporna med sina mer sammanhållna former, instuckna bakom ett mindre diadem.

Såväl Bernard Foucquets som René Chauveaus räkningar utesluter dem som upphovsmän till maskaronerna. De måste därför ha ingått i Henrions åtaganden och med en hypotes kan ekvationen med deras olikhet gå ihop: Henrion kanske fick hjälp med åtminstone det ena kvinnoansiktet av någon kollega.

En av de först till Sverige anlända fransmännen var *René Chauveau*, som genom Daniel Cronströms rekommendation gick i svensk tjänst sommaren 1693. Från 1696 arbetade han i övre galleriet i slottets norra länga och utförde där många stora allegoriska "figurer med deras barn". Putti blir en av hans specialiteter, varför det inte förvånar att han utförde en hel skara även till den kungliga karossen:

"11 stycken barn och 1 Rosenhufwud af trää utskurna med deras Chartusier".

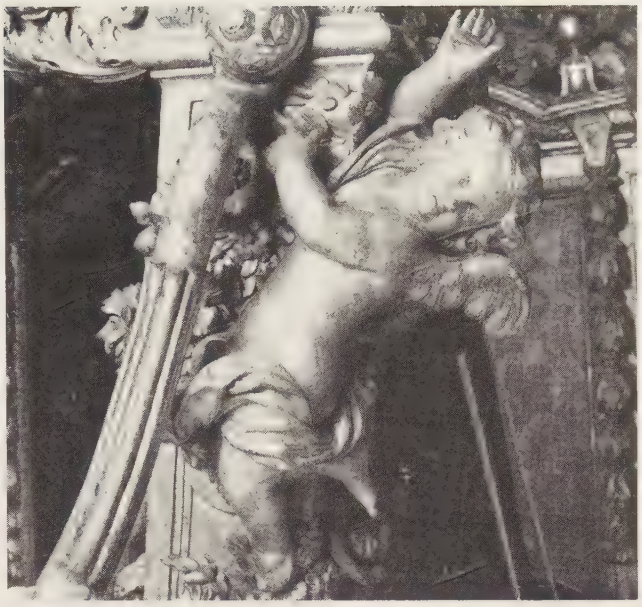
Med rosenhuvudet avses det mitt över bakaxeln placerade kvinnohuvudet i ett snäckskal, "espagnolette" enligt fransk vokabulär, helt i samklang med Berains förlaga.

Vid placeringen av de 11 "barnen" på vagnen vägleder förgyllarens mer utförliga arbetsbeskrivning: Han hade förgyllt fyra sköldar med två putti vardera "oben auf der Leysten", alltså uppe på listen, vilket betyder att Berainteckningens putti – sköldgrupper ovanpå kornischen mitt över dörren hade utförts och även placerats mitt över fram- och bakväggarna.

"Chartusier" står för vapenkartuscherna mellan dem, och dessa kröntes förmodligen av sådana stjärnbesatta kronor som syns på Berains förslag till sidovägg. Kronorna gjordes av hovguldsmeden Petter Henning, som i sin digra räkning nämner bl.a. "4 Kronor med stiernor".

Fyra puttipar på kornischen gör åtta stycken. Återstår alltså tre till skurna av Chauveau. De finns på karossens till idag oförändrade bakkarm, där två lekfullt klättrar bland stolparnas blomsterfestoner och mitt på tvärbågen sitter en mycket ung och knubbig *Fama*, som numera förlorat sitt blåsinstrument.

Vid bakkarmens uppbyggnad följdes Berains ritningar, men vid utformningen av karmens tvärbåge och stolparnas krön hade man alltså frångått hans intentioner. I stället för puttiparet som lyfter en stor kungakrona över den sittande krigsguden Mars och de vilande lejonen utfördes en liten Fama mellan hjälmar och pilkoger som stolpkrön. De kring karmen lindade blomstergirlanderna gjordes



Putto och Fama på bakkarmen. Lrk.
R. Chauveau, small "Fama" blowing her trumpet and a putto on the rear frame.

"Rosenhuvud" på bakkarmen. Lrk.
René Chauveau's "rose head" or espagnolette on the rear axle bar.

yppigare och tvärträdets båge högre och kraftfullare än på teckningen. Ett tillägg gjordes på axelträdets mitt i form av en lejonmask med tillhörande lejonhud, som har skurits ut så att frambenen lagts över basen på bomgafflarna. Lejonet bör enligt uteslutningsmetoden höra till Henrions oeuvre. Till framvagnen gjorde Berain aldrig någon teckning. Tekniskt skiljer den sig väsentligt från bakvagnen, genom att vändkransen dominerar på själva hjulaxeln och däröver reser sig kuskbocken med fotbrädan monterad framför mellan bommens korta gaffeländar. Axelträdet och karmstolparna kopierades efter bakkarmens grundform, men stolparnas enda dekor är rakt nedhängande lagerfestoner och akantusfrisen upptill är slopad, då denna ju doldes under kuskbockskappan.

Att en särskild ritning till framvagnen skulle ha utförts har inte framkommit. Cronström hade föreslagit René Chauveau som lämplig att göra ett dylikt förslag, men frågan är om det ansågs nödvändigt. Förmodligen kunde man nöja sig med arbetsskisser, som sannolikt de två för utförandet ansvariga, Simon Bauman och Claude Henrion, kan ha samarbetat med. De franska bildhuggarnas oeuvre fick slutligen sin ytbehanding av förgyllaren *Jeremias Rieger*, vilkens utförliga räkning innehåller flera kompletterande upplysningar som vi redan sett delar av. Denne förgyllde hela karossens träverk, fyllningar och skulpturer samt hjulen. Fjädrarna under korgen fick enklare behandling, de bronserades endast. I Riegers uppställning finns några poster som kräver närmare undersökning. Efter "4 St: Schildter ieder mit zweyen Kindrichen oben auf der Leysten vergüldet" står "Dito 4 Kinder an der obern Leysten vergüldet, Die Pallas [Athena][16] hinten im Obern Feldt sambt der Armatur gantz vergüldet". Dessa senare är alla ornament som ingen av bildhuggarna nämnt. Då både Foucquet och Chauveau haft begränsade uppgifter som de givit detaljerade besked om, måste det anses klart att det här rör sig om arbeten av Claude Henrion.

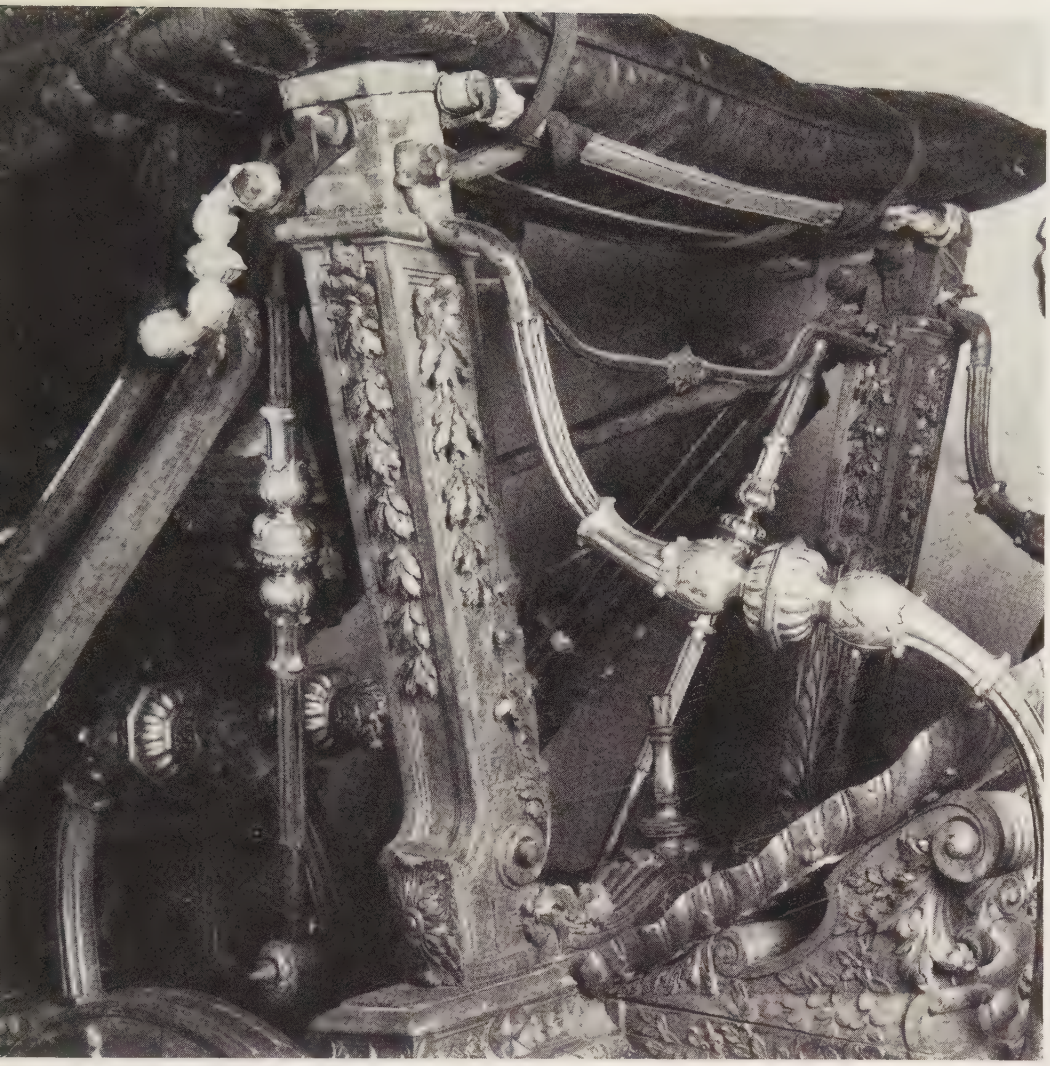
Förutom de chauveauska puttiparen med vapensköldar som nyss behandlats, ser vi att ytterligare fyra putti funnits. Dessa har varit fästade vid, "an", den övre listen till skillnad från de sköldbärande puttiparen som satt uppe på, "oben auf", listen. Var har då dessa nya fyra putti varit placerade? Om de stått i relation till Berains teckningar, så kan det röra sig om en förenkling av det förslag till hörnskulptur som förekommer på både teckningar till framvägg och långsida. I ena övre hörnet

Lejonmaskaron på bakaxeln. Lrk.
Lion's head on the rear axle.

klänger två putti över varandra, men sannolikt utfördes endast en av dem i varje hörn. Detta är en hypotes som har visst fog för sig. Ty även om man inte i detalj följde Berainförlagorna, så tycks hans intentioner ha följts i helheten. I detta fall skulle teckningens två putti i de övre hörnen motsvaras av kvinnobyster i de nedre, vilka vi vet utfördes av Bernard Foucquet. Därför är det mycket troligt att detta alternativ valdes men med reducering till en putto per korghörn, d.v.s de fyra som Rieger nämnde. Det är anmärkningsvärt att just Henrion kan tillskrivas dessa figurskulpturer, då han hittills främst varit känd som ornamentsbildhuggare. Då varken hans franska eller svenska verksamhet varit till fullo känd, måste man utgå ifrån att vi här står inför ytterligare en sida av hans yrkeskunnande. Med "12 Kragsteine mit Festonen" i Riegers uppställning avses postamentet under kronan på imperialens mitt som utgjordes av 12 konsoler eller kragstenar, och de därifrån radierande blomsterfestonerna – allt skulpterat av Henrion.

Ingenstans i räkningarna nämns pilastrarna eller

[16] Pallas Athena = Minerva. Han menar Viktoria på korgens bakvägg.



Framvagnens stolpar. Lrk.
Front frame (with driver's box) of the coach.

hermerna. Den ornamentala dekoren, dit pilastrarna hör, behandlades genomgående mycket summariskt, vilket kan förklara att de ej omtalas särskilt. Att pilastrarna verkligen realiserades styrks av en rad viktiga faktorer. För det första hade Tessin klart sagt sig gilla dem och det faktum att modellerna till gångjärn och dörrklinka som sänts från Paris uttryckligen hade utformats för att passa en pilasteromramad dörr, så hade därmed även det tekniska utförandet underlättats. Denna teori styrks av imperialens gesims – arkitrav – som i enlighet med förlagan har förkroppningar mitt över fönsterposterna, avpassade efter deras bredd och formade som överstycken till smala element, d.v.s pilastrarna. Utan dessa är förkroppningarna inte motiverade. Ytterligare en viktig omständighet är att en undersökning visat att de verkligen har täckts av andra långsmala ornament före 1751, då de nuvarande lagerfestonerna tillkom. Troligen utfördes pilastrarna med tre band som Tessin hade föreslagit. Om hermerna blev utförda är ovisst, då de ej omnämnts i någon räkning, inte ens i förgyllarens detaljerade redogörelse, där alla figurskulpturer i övrigt tagits med.

Av räkningarna har klart framkommit att lejonparten av bildhuggararbetena utfördes av Claude Henrion, som med mästarhand snidat alla ornamenten på över- och undervagnen. För att sammanfatta hans arbeten gjorde denne Claudi Hindrichson, som han i försvenskad form kallades, den i låg relief skurna dekoren på karmar och listverk, den ornamentala stommen. Därpå snidade han alla festoner på taket och karmarna, två hjälmar, fyra putti vid takhörnen och pilastrarna. Enligt nu kända uppgifter bör han också ha utfört dörrarnas kvinnomasker, Viktorian med troféer och lejonet på bakaxeln. Frånräknat hjulen och Chauveaus putti på bakkarmen måste således hela undervagnens dekor och merparten på korpus vara Henrions verk. Den mångsidighet Henrion här gav prov på, hade Cronström vittnat om redan 1694 i rekommendationen till Tessin: "Henrion est un sculpteur qui a bonne reputation de toute maniere."[17]

[17] Correpondance, s. 52.

Guldsmedsarbeten[18]

När det gäller karossens plastiska dekor återstår bland andra frågan om hur imperialens hörn och kantlisten utformades. En vägledning ger de två guldsmedernas arbetsbeskrivningar, där vi även får upplysningar om de tillhörande seldonens prydnader, vilkas utseende hittills varit helt okänt och till ingen del är bevarade.

Fransmannen *Jean François Cousinet*, som några år innan påbörjat den magnifika silverdopfunten[19] för slottskyrkan efter Bernard Foucquets modell, hade gjort en lång uppställning med 104 prydnadsbeslag och söljor av olika slag till vagnshästarnas sex seldon och tömmar, däribland mässingsbeslag till skygglapparna och 10 större ciselerade beslag, vilka utgjorde markant dekor på de fem seldonens däcklar, eller kåpor, där de placerades parvis. Den sjätte spannselen saknade däckel och hade i stället en sadel. Hur däckelbeslagen hade utformats finns uppgifter om i ett långt senare skrivet inventarium, som intressant nog visar tre olika motiv, ett för varje seldonspar. Två däcklar hade Hedvig Sofias namnchiffer, nästa par bar "dubbla" stjärnor och den femte selen till ena förlöparen hade två trekronorsvapen fästade på vardera sidan om däckeln.[20] Stjärnbeslaget på det ena paret föreställde givetvis nordstjärnan och beskrivningen av dem tyder på att de var mycket snarlika den nordstjärna som Cousinet utfört på silverdopfuntens fot, där stjärnan bildas av två femuddingar över varandra, omskrivna av en cirkel, från vilken en tät strålkrans utgår. Funtens tresidiga fot har på de två övriga fälten en trekronorssköld respektive Karl XI:s monogram, dvs. den upprepade emblematiska treklangen från seldonsbeslagen: monogram, vapensköld, nordstjärna.

Cousinets lista omfattade ytterligare 1050 stycken medelstora beslag och lika många palmetter. Dessa spikades troligen fast runt taket ovanför gesimsen, där man brukade fästa flera rader stora tennlickor, "knappar", både som dekor och för att fästa takklädseln, och på teckningarna finner vi liknande dekor. Det går inte att avgöra exakt vad som avses eftersom Cousinet genomgående

Silverdopfunten, tillverkad 1696–1707 av den franske guldsmeden J. F. Cousinet. Detalj, nordstjärnedevisen på dopfuntens fot. Till karossens takhörn tillverkade Cousinet liknande stjärnor med strålkrans och skriftband. Hgk. Foto: Håkan Lind.

Silver font made for the Palace Chapel in 1696–1707 by J. F. Cousinet. Detail of the Pole Star device on the base of the font. Cousinet produced similar stars with rays and inscribed scrolls in 1699 for the corners of the coach roof.

[18] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II, Cousinets räkning s. 2407, Hennings s. 2433, Hubaults s. 2443, samt leveranser s. 2478, 2511. Dito 1700, verif. III, Wardenbourgs räkn. s. 3490, Gesällen Christian Gehbert hade blivit svårt sjuk av arbetet, trol. kvicksilverförgiftad vid brännförgyllning av mässingen. O. Källström & C. Hernmarck, Svenskt silversmide, bd 1, 1520–1850, Stockholm 1941–45, Barocken s. 226. Sthlm slotts hist., II, s. 226.

[19] C. Hernmarck, En teckning till den stora silverdopfunten. – Kunglig prakt från barock och rokoko. Malmö 1948.

[20] Lrk inv. 1730, SlA, s. 378–379.

Imperialens krona av brännförgylld kopparplåt och ena gångjärnet av J. F. Cousinet. Jmfr. gångjärnen bild s. 42, 43. Lrk.

The crown of the imperial, made of fire-gilt sheet copper and a chased, gilded hinge for the coach. Each door was supported by three hinges, made by Jean F. Cousinet in 1699 to a model sent to him from Paris. (Cf. the hinges on the coach of the Duchess of Chartres, picture p. 42, 43.).

Dörrvred av Cousinet. Lrk.

Door handle, fire-gilt brass, made by Cousinet in 1699.

använde samma ord, ”boucle”, som kan betyda både sölja, ring eller beslag.

För vagnen är det däremot klart att han gjorde fyra stora, kantiga söljor till hängremmarna, fyra ”fleuron”, d.v.s beslag till deras remändar, samt åtta mellanstora, långa spännen till övriga vagnsremmar.

Av kopparplåt tillverkade han kungakronan till imperialen och vidare

”12 glaube auecque des pies qui les porte
4 etoylle auecque des reion et des escritos
12 fiche pour Les portier
4 gros boutons pour ouvrie Les portierre”.

De 12 riksäpplena liksom gångjärnen och dörrvreden pryder karossen än i dag. Magnifika är gångjärnen, tre per dörr, och vart och ett består av två delar, vilket ger Cousinets antal 12. Till dessa utsökt ciselerade pjäser hade modeller gjorts i Frankrike efter gångjärnen på hertiginnans av Chartres kaross, med vilka de överensstämmer i detalj. Fyra dörrvred gjordes också efter fransk modell, två sitter kvar i dörrarna och pryds av en strålande nordstjärna. Det andra parets öde är obekant.

Mest intressant är upplysningen att Cousinet tillverkat fyra stjärnor med strålar och skriftband. Eftersom inga sådana förekommer på Berains ritningar var detta nyskapade ornament. Då antalet är just fyra, frestas man att tänka sig stjärnemblem på takets hörn, för vilka någon speciell dekor ännu ej nämnts. Cousinet, som betalades med 640 dr smt, förgyllde inte sina pjäser själv, det gjorde hans kollega guldsmeden *Petter Henning*,[21] vilken för drygt 1.066 daler utförde omfattande arbeten. Alla ornament utfördes i mässing, de största gjöts på en kärna av järn, brännförgylldes och polerades. Då Henning förgyllde både sina och kollegans alster, utgjorde detta en ansenlig del av hans arbete och drog ungefär tredjedelen av räkningssumman.

Till de tre längsgående listerna på korpus gjorde Henning dekor i driven mässing som förgyllts. Mönstren varierar, överst mest utarbetad och därigenom dyrast och nedtill enklast och billigast. Gesimsens bård består av flikiga akantusblad omväxlande med rundbladiga palmetter, den mellersta bårdens av två motställda voluter med små blommor, "fleuron", emellan och den nedtill bildas av smala mässingslister lagda i ett rombiskt mönster med en fleuron i varje mellanrum. Petter Henning gjorde även 12 lövsirater som fästes på de av Henrion snidade konsolerna under kronan samt "4 kronor med stiernor" att placeras över de fyra sköldarna på imperialen. Vidare försilvrades "32 stiernor och 4 skrifter". Med åtta försilvrade stjärnor på varje krona överensstämmer antalet med de 32 stjärnorna i Petter Hennings räkning. De försilvrade skrifterna var samma "escritos" som Cousinet hade tillverkat och i dennes uppställning hör de klart samman med de fyra stjärnorna. Allt pekar på att det här rör sig om Karl XI:s nordstjärnedevis, som på detta sätt med text och bild framställdes på korgtakets hörn.

Att slutledningen är riktig bevisas av några rader som jag funnit i en relation om nordstjärneorden skriven av *Jonas Bång* 1749, där karossen beskrivs på följande sätt:

"Bland alt annat kan man äfwen beskåda Nordstiernan på then präktiga Kröningswagnen, som kom ifrån Holland til Konung Carl XII:tes Kröning, men kom intet at nyttjas wid samma höga tilfälle; har ock aldrig mera än en enda gång warit brukader, som tildrog sig när Hennes Kongliga Höghet Förstinnan Hedevig Sophia från Holsten giorde sitt präcktiga Intåg. På alla fyra hörnen af sielfwa taket til nyssnämde makalösa wagn står en Nordstierna, med sitt wanliga Minnesspråk NESCIT/ OCCASUM, i en försilfrad Sedel med swarta bokstäwer."[22]

Förutom den felaktiga proveniensuppgiften och sammanblandningen med en annan i Livrustkammaren bevarad kaross, "Burmannia" – ger dessa rader värdefull information inte bara om kröningsvagnens utseende, utan även om dess dittills ringa användning.

I det nya slottets praktrum sirades dörrfoder och ramstycken av olika slag med en ornamental dräkt i gjuten brons och för detta hade 1694 gelbgjutaren *Jean Hubault* inkallats från Frankrike. I många år utförde han samma enahanda arbete, gjutning av en oändlig mängd lister och ornament. Han hade ett par snickare och smeder hos sig för enklare arbeten som att löda, hyvla, renfila och montera ornamenten.

För Berainvagnen arbetade Hubaults hantverkare från den 17 april till den 13 maj 1699 från klockan 4 om morgonen till 9 på kvällen med att renfila mässings- och järnarbeten. Det var guldsmeden *Didrich Möller*, smederna *Hinrich Petterson* och *Hindrich Mallm* och snickaren *Mårten Eckman*, vilka tillsammans betalades med 90 daler 30 öre silvermynt. Dessa hantvekare gjorde således den primära, grova bearbetningen av metallornamenten, innan de lämnades till Jean François Cousinet och Petter Henning för slutlig ytbehandling.

Den tyske guldsmeden *Carl Friedrich Wardenbourg*, vilken jämförd med fransmännen nog var mindre skicklig, utförde liknande arbeten som dessa, men till långt mindre omfång av räkenskaperna att döma. Wardenbourg hade i 24 dagar sommaren 1699 snidat, d.v.s. graverat metallornament till vagnen och betalades med 45 dr smt. Tidvis arbetade han hos Hubault och under samma år var han också sysselsatt med bronsorneringarna på festvåningens pilastrar.

[21] P. Henning (1658–1713), hovguldsmed 1692. Mkt produktiv, utförde många uppdrag för Tessin. Sv. silversmide 1520–1850 (E. Andrén m.fl.), Sthlm 1963, s. 84.

[22] J. Bång, Riddareorden i Sverige, Sthlm 1749 (ofullbordad), efter s. 28.

Mässingslisterna på korgen utfördes av P. Henning. Uppmätningsritning av John Samzelius 1904 visar tak-, mellan- och korgbottenlisterna. Lrk.
Drawing (1904) of the brass mouldings on the coach body.

Måleri[23]

Av stor betydelse för karossens framtoning var korgfyllningarnas dekor. Bevisligen behöll Tessin sin ovilja mot att utföra figurgrupperna i metall. Han föredrog i stället målad dekor, och valde de två franska dekorationsmålarnan *Jacques Foucquet* och *Jacques De Meaux*[24] till utförandet, vilkas specialiteter var figur- respektive ornamentmålning. Genom studiet av originalräkenskaperna kan deras inbördes arbetsfördelning och enskilda insatser fastställas, och det har framkommit, att det ojämförligt största arbetet utförts av Jaques Foucquet, vilken också erhållit en större summa i ersättning, 1.100 dr smt, mot kollegans 300 dr smt.

I Foucquets på svenska formulerade räkning uppdelas arbetet i fem punkter:

"1. Täcknat alla Desseinerne i stoort och måhlat dem med wattufärga för Brodeuren –
2. Måhlat uppå hwit atlask twenne qwinfolkzthermer, som äro baak till in uppå Dossieren jempte fyra qwinfolkz och 5 Leijon Hufwuden –
3. Sedermehra täcknat alla Desseinerne i stoort uppå alt det som kring om heela wagnen måhlat ähr.
4. Måhlat sielf alla Figurerne kring om heela wagnen med alla de attributs som äro Allegoriques uppå Hans Kongl: Maytts Gloire –
5. Där uthan har iag måhlat alla dee blå Camaijeux kring heela wagnen."

Här framgår att Foucquet översatte Berainförlagornas små bilder till arbetsteckningar i större format. Därpå förde han över dekoren på vagnens fyllningar och målade själv alla huvudmotiv samt de omramande blå bårderna, som från början hade varit tänkta i lapis lazuli. Endast teckningarna med broderimönster färglades av Foucquet, däremot inte de med korgfyllningarnas motiv, vilket troligen ej tycktes nödvändigt då han själv målade det mesta på pannåerna.

För interiörens broderier fanns Berains förlagor till bakstycket och imperialen, men ej till den senares utvändiga klädsel som broderades. Även mönstret till detta komponerades alltså av Foucquet, kanske med liknande bladmotiv som syns mellan festonerna på Berains teckning. Till dessa textilier målade han dessutom applikationerna på atlassiden, två hermer på bakstycket, fem lejonmasker kring takets mittoval och kvinnoansikten i hörnen. De är utsökta arbeten där formerna modellerats fram med tunna penseldrag. Dessa eleganta på tyg målade figurer visar upphovsmannens stora skicklighet och är anmärkningsvärda i Foucquets oeuvre, då de är de enda målningar av hans hand som ej av tidens tand och senare konserveringar förvanskats. Redan 1751 avlägsnades dessa textilier ur karossen och är därför sällsynt väl bevarade.

Vad återstod då för Jacques De Meaux' pensel? Allt omramande blad- och bandverk, blomsterfestoner samt vatten och molnformationer runt figurgrupperna målades av honom. Vidare drog han efter Foucquets teckningar upp broderimönstren i full skala, han färglade dessa kartonger som sedan lämnades till brodören Tobias Leüw. De Meaux' räkning lyder:

"Alla Ornamenterne i allehande Couleurer måhlat uppå den stoora Nÿa wagnen, iempte alla Cartonerne måhlat i stoort, som hafwa tient för Brodeuren at arbeta effter, hwar uppå iag ihoop har tillbrucht öfwer Twå Månaders Tijdh, och som offtast om helge dagarne arbetat."

[23] Räntekammarboken 1699, RA. verif. II, Foucquets räkn. s. 2431. Dito 1700, verif. II, De Meaux' räkn. s. 3486.

[24] Foucquet kom till Sverige 1694, och målade plafonderna i slottets festvåning. 1702 återvände han till Paris. De Meaux inkallades 1697 för arbeten i Tessins palats och senare målade han bl.a. fönstersmygarna i slottet. Berain hade rekommenderat De Meaux, som stannade i Sverige och dog efter 1711. Th. Nyman, Foucquet, Jacques. – Sv. Konstnärslexikon, bd 2, Malmö 1953. A. Tydén-Jordan, Jacques De Meaux. – Sv. biografiskt lexikon. Häfte 122, bd. 25, Sthlm 1985.

Arbetsbeskrivningarna visar klart att Jacques Foucquet varit huvudansvarig för dekorens utförande till alla väsentliga delar. De Meaux fungerade närmast som assistent åt honom, målade ornamenten och arbetade mer självständigt endast med kartongerna. Enligt tidens rangskala värderades figur/historiemåleri högre än det ornamentala. Därför var det figurmålaren Foucquet som utförde de stora scenerna också i Stockholms slotts plafonder och t.ex. över dörröverstyckena i Tessins eget palats.[25]

Av 1699 års målningar på karossen kan i dag rester ses på endast en fyllning, bakspegeln, på vilken man 1751 limmade kronbeströdd sammet. När denna omkr. 1950 avlägsnades hade målningen skadats svårt, men motivet är ännu klart urskiljbart och följer Berains mönster med två hermer som håller upp baldakindraperier. Däremot finns inte förlagans krönta sköld mitt under baldakintaket utan i stället ett krönt dubbelt C-monogram. Hermerna intar en något annorlunda kroppsställning och genomgående är alla figurer något förstorade jämfört med teckningens.

Hur nära Foucquet följde förlagorna på de övriga fyllningarna har varit svårare att fastställa, då de är övermålade, men med tekniska hjälpmedel, i första hand röntgenfotografering, har dekoren kunnat kartläggas på alla fyllningar. Tursamt nog har man vid ommålningen 1751 inte först slipat eller tvättat rent pannåerna, vilket ofta skedde då man behövde en slät grund för det nya målningsskiktet, utan originalmålningarna ligger oskadade under. Detta gör att på några partier den underliggande målningens konturer t.o.m kan urskiljas med blotta ögat, då de framträder som ytterst låga åsar i den överliggande förgyllningen. På ett mindre parti på höger korgsidas främre fyllning har överliggande färgskikt med tiden blivit transparent och här framträder ansiktet på en globhållande putto genom molnen kring den halvseklet yngre rokokoputton.

I stort sett har Berains förlagor följts utom på dörrens stora fyllning, där två sittande kvinnogestalter placerades på ömse sidor om vapnet, samt på de små olikformade fälten mellan korglisten och fönstren. I dessa svickelfält under långsidornas fönster har Foucquet i stället för det berainska bandverket med nordstjärnan, framställt en liten figurscen som varierats något. Likaså har de små svicklarna på dörren och framväggen berikats med kvinnoprofiler och lambrekänger.

Direkta tillägg gjordes på de långsmala svickel- eller trekantsfälten mellan fönstren och korghörnen, som Berain hade tänkt sig textilklädda, och därför lämnat odekorerade. Där målades i stället en komposition bestående av blad- och bandverk, pärlrader av paljetter och överst en kvinnlig maskaron. Av en enda idag synlig målningsrest är det omöjligt att göra en koloristisk bedömning, men man kan utgå ifrån att samma klara, ganska varma färgskala härskade på vagnspannåerna som i Foucquets andra målningar, i slottet festvåning och Tessinska palatset. Trots att bakspegelns målning är skadad ger den ett koloristiskt anslag som överensstämmer med dem, vilket inte motsägs av de detaljer som under konserveringen tillfälligt frilades.

Handelsman *Johan Pasch* hade många materialleveranser till framför allt Jacques Foucquet.[26] Den första leveransen skedde den 15 april 1699 och innehöll både "Royal papper" och "olifantspapper", sex fina blyertspennor och hela 26 dussin "Swan penslar". Totalt förbrukade Foucquet 29 dussin och en pensel. 186 synålar användes att markera motiven med på vagnen då de överfördes från de tecknade arken till pannåerna. Därpå behövdes färgpigment av olika slag samt flera stop linolja och den bästa nötoljan o.a. Två dagar innan karossen skulle användas skedde den sista leveransen från handelsman Pasch, den 12 juli. Den innehöll nötolja, penslar, papper och till sist "2 lodh fin rifwen metall". Tidsrymden på ungefär tre månader motsvarar sannolikt den tid som målarna var sysselsatta med vagnen.

Textil- och sadelmakararbeten[27]

Tre av Berains ritningar gällde textilierna invändigt, till vagnstaket eller imperialen, bakväggen och dessutom en krepin, eller bård, kring takkanten. Till detta kommer takets utvändiga klädsel, till vilken Foucquet tecknat mönstret. Trots att all textil beklädnad togs bort 1751 får vi en utmärkt bild av de delikata broderierna genom att interiörtakets och bakstyckets klädsel bevarats. De är av silvertyg, "sölfr Laaken", och guldtyg, broderade med kulört silke och med inslag av målade applikationer av Jacques Foucquet. Taket har förutom bottentyget av silver också guldtyg i kantbården och runt ovalen och Berains mönster har

[25] Stockholms slotts historia, II, s. 221. Laine a.a., s. 63.

[26] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II, s. 2415. Verif. III, s. 2506. Olifantspapper = ark av mycket stort format.

[27] Räntekammarboken 1699, RA, verif. II räkn.: Leüw (äv. Leuw, Louw) s. 2391–2395, Laurin s. 2396, Hartwijk s. 2398, Blom s. 2401, Schrikell s. 2403–5, Michel, s. 2476, Paul s. 2466. Dito verif. III, Petersen s. 2473, gulddragare Bristörff s. 2507, och gulddr. Lorentz s. 2509–11, Kalckberner s. 2510. Dito 1700, verif. II Federoff s. 3488, Schrickell s. 3489.

följts utom vid utförandet av ryggstycket, där den omgivande bården har slopats. Imperialens exteriöra klädsel var av guldtyg med silkesbroderier. Den blå sammet som ursprungligen var tänkt som bottentyg, blev alltså inte använd, men den brodör Tessin haft i tankarna när han brevledes diskuterat med Cronström, var den förfarne *Tobias Leüw*, som blev ansvarig för dessa utsökta arbeten. I räkningen formulerade sig Leüw knappt. Kungl. Maj:ts nya vagn hade han "aus und einwendig gestickt", vilket betingade 2.800 dr smt.

Krepinen kring takkanten invändigt kom inte till utförande enligt Berains intentioner. I stället tillverkades en krepin, eller feston, av helt annat slag. För första gången användes blå sammet på karossen, men således endast till en mindre del. 6¼ alnar mörkt blå sammet levererades nämligen av handelsman *Wolter Petersen* och användes till "en feston af dunkelblått sammet, underfodrat med Silfwermoer" och utanpå samma feston fästes en guldkrepinfrans med 143 små, vidhängande guldtofsar. Silvertyget var alltså vänt utåt, mot fönstret, medan krepinens "framsida" med guldtofsarna skimrade mot blått i korgens inre. Att krepinfransen var praktfull anar man av att den vägde hela 590 lod (drygt 7.800 g), mätte 12 alnar (ca 710 cm) och kostade ensam över 1.670 dr smt. Tillverkare var krepinmakare *Jacob Hartwijk* som beskriver den gjord av "fein Messings dratt und Pergament ist übersponen mit Goldene lan und gesponnen gold".

Som framgått i ett av Crontröms brev hade Berain resonerat så att för de mindre väggpartierna och dynorna till vilka han ej tecknat något förslag, kunde man åstadkomma passande mönster i Sverige. Hela interiörklädseln hade han tänkt sig broderad. Den tanken följdes ju inte, utan endast nämnda imperial och bakstycke broderades av Leüw, medan allt övrigt kläddes med slätt odekorerat silvertyg. Till detta anlitades sadelmakare *Daniel Blom*, som för 600 daler stoppade hela korginteriören med "kokade hår", klädde över med lärft och sedan med silvertyg. Fönsterbågarnas klädsel var av guldtyg. De två stora, pösiga sittdynorna syddes av sämskskinn och kläddes med samma "Silfwer Laka" som korgen samt garnerades med guldfransar i kanter och sömmar. Dun till en vikt av tre lispund och sju marker gick även åt till detta och hade levererats av ryssen *Naum Federoff* för drygt 50 dr smt. Imperialen drogs över med läder till skydd mot väta och därpå buldan innan guldtyget fästes.

Inuti vagnen upphängdes fyra spetsgardiner av guldtråd, en i vart hörn vid sidoglasen och vid dörrarna fanns fyra handtag av guldkordonger med var sin guldtofs. Likaså till de öppningsbara fönstren i dörrarna fanns guldband med tofs, allt levererat av gulddragerskan *Elsa Schrickell*, som även stod för den kring takkanten utvändigt som feston draperade guldspetsen. I denna hängde 402 små guldknappar, "klåckor", och i hörnen drygt hundra långa krepintofsar.

På sadelmakarens lott kom givetvis alla stora och små remmar till korpus upphängning och till svänglarna samt inte minst viktigt, sex "vagnstyg" till vagnshästarna med deras huvudlag. Allt detta utfördes i flerskiktat läder, vagnsremmarna klädes över med "gullmoärr", guldmoaré. Siraten utgjordes av guldgaloner med smalare silvergaloner på sidorna och ytterst i kanten skurna guldfransar. Kuskbockstäcket syddes av samma slags guldtyg med två rader guldgaloner med dito fransar till inkantning och i vartdera av de fyra hörnen fästes en guldtofs. Fodret var av gult sars.

Seldon

Då spannhästarna som brukligt skulle köras både från vagnen av en kusk och av en spannryttare på främsta vänsterhästen, var en av selarna försedd med sadel. Selarna bör ha varit av likartat slag som andra från tiden bevarade paradselar, d.v.s. bröstselar.

Blom klädde alltså över seldonen helt med silvermoaré och spannryttarens sadel på det sjätte fick guldfransar i sömmarna. Seldonen smyckades med silvergaloner, guldfransar och ett stort antal tofsar. Gulddragerskan Schrickell levererade härtill 89 ⅛ lod "gull qwastar" för 178:8 daler. Antalet angavs ej men 1748 fanns fortfarande 32 stycken kvar, och därtill kom de tre tofsar som prydde varje huvudlag. Framtill på dessa huvudlag fanns en rörformad pipa vari fastsattes plymager bestående av "Ächta witta egretter" med svarta fjädrar nedtill, vilka levererades med varsitt fodral av handelsmannen *Jacques Michel*. Han stod även för plympiporna och en förgylld sadelknapp till spannryttarsadeln, medan stigbyglarna till densamma kom från sporrsmeden *David Paul*.

Tömmar och tyglar var av guld- och silvertråd och med tillhörande stora "wahlknuts-Knappar" med tofsar och fransar. Att tyglarna gjordes till alla hästar, inte endast till förlöparna som skulle köras av spannryttaren, berodde på att spannet skulle eskorteras av officerare, vilka var och en skulle ha en tygel till respektive häst. Tobias Leüw hade i sin egenskap av "possementmakare" tillverkat silvergaloner, guldfransar, draglinor och en mångfald andra tillbehör som använts av sadelmakare Blom. Det myckna silver- och guldtyget och moarén av båda slagen kom från handelsmannen *Johan Lau-*

rin för 2.621:8 daler. Såväl vitt som gult atlassiden lämnade denne till brodören, vilken mottog vit atlas även från *Johan Adam Kalckberners änka* och kulört silke från gamla sidenmanufakturiet via *Valentin Toutin*.

Kostnaderna på textilsidan var dryga, men man kunde minska dem något genom att till en visserligen liten del utnyttja persedlar ur förråden. På kungens befallning ombesörjde Tessin att ur Livrustkammarens magasin hämtades en mantel av guldmoaré av 12 ⅛ alnars längd och tretton stycken guldtrådstofsar, vilka hade använts vid drottning Ulrika Eleonora d.ä:s begravning 1693. Av de saker som 1697 upphandlats till Karl XI:s begravning togs ytterligare guldmoaré, galoner och fransar som David Blom förbrukade.[28]

Karossen hade byggts ihop och dekorerats under ca 11 veckor 1699, en kort tid med hänsyn till det myckna arbetet och de många krafter som måste samverka. Över 30-talet personer hade i olika utsträckning medverkat och tidspressen måste ha varit kännbar, eftersom den kommenterades i några av räkenskaperna. Klensmeden Nyman arbetade i 22 dagar "från bijtida om Morgorne til sent om aftornerne". Jean Hubault skrev att hans hantverkare "ifrån klåckan 4 om morgonen till klåckan 9 om aftonen haf. måst arbetta", d.v.s. 17 timmars arbetsdag. Även Jacques De Meaux påpekade att han hade behövt använda också helgdagarna.

Den totala kostnaden för arbetena med karossen och dess seldon 1699 slutade – avrundat – på 17.456 dr smt, varav enbart textilierna till vagnen drog 64 % eller 10.988 dr smt. 15 % av totalsumman, 2.613 dr smt var för måleri och bildhuggeri. Övriga leveranser och arbeten kostade 3.855 dr smt och utgjorde 22 %.

Vilken svindlande dyrbarhet detta var blir tydligare för en sentida läsare vid jämförelse med vad människorna hade att leva av. Hovstallmästaren hade i årslön på 1690-talet 1.200 dr smt, understallmästaren hälften därav och vagnmästaren fick 150 dr smt. Portvakten erhöll 84 dr smt om året, men kuskar och stalldrängar hade usla 14 dr smt, något kompenserat med kostpenningar om 70 dr smt, och väl var det ty man fick ge 2 dr smt för ett lispund smör och en tunna råg kostade 4 dr smt.[29]

Intåget 1699 och hertigparet av Holstein-Gottorp

För att få tidsfärg kring situationen 1699 och den ceremoni för vilken Karl XI:s praktvagn till sist färdigställdes, är en presentation av de berörda personerna erforderlig. Huvudfigur är *Hedvig Sofia* (1681–1708), den äldre av Karl XII:s två systrar. Av Karl XI:s och Ulrika Eleonora d.ä:s sju barn nådde endast tre vuxen ålder, nämnda Hedvig Sofia och den året yngre *Karl (XII)* samt det yngsta barnet Ulrika Eleonora (d.y.) född 1688. Fyra söner dog i späd ålder.

Hedvig Sofia,[1] med det senare som tilltalsnamn, karaktäriseras som en gladlynt, intelligent och öppen natur. Karl och Hedvig Sofia var i stort sett jämngamla och kom att stå varandra närmast av syskonen. Charmfull som prinsessan var, måste hon ha verkat som en kungahusets solstråle och Karl hyste djup tillgivenhet för sin syster.

Vid 17 års ålder, den 12 juni 1698, förmäldes Hedvig Sofia på Karlbergs slott med *hertig Fredrik av Holstein-Gottorp* (1671–1702).[2] Paret var kusiner, deras mödrar Ulrika Amalia och Ulrika Eleonora var döttrar till Fredrik III av Danmark. Även före sitt makttillträde 1694 hade hertigen besökt det karolinska hovet, så kusinerna kände varandra väl. Under friarbesöket i Stockholm 1698 fick den levnadsglade tyske hertigen med sig sin inbundne svåger Karl XII på uppsluppna fester och upptåg av en för deras omgivning sällan skådad art.

För Hedvig Sofia torde äktenskapet med den 10 år äldre hertig Fredrik ha varit ett resonemangsparti. I det då rådande politiska läget var en dynastisk allians med Holstein-Gottorp fördelaktig och hon förstod och inrättade sig efter anspråken som ställdes på henne som kunglig person. Att den blivande gemålen hade ett långt ifrån gott anseende kan knappast ha hänfört henne. Förutom att han ansågs ha dåligt inflytande på den unge kungen, förde han ett lösaktigt leverne, vilket nog kan ha sårat den karolinska prinsessan.

Två månader efter förmälningen, i augusti 1698, lämnade Fredrik och Hedvig Sofia Stockholm för Holstein-Gottorp. Redan nästföljande år återkom

[28] Lrk inv. 1699 s. 11. Avskrift i Lrk:s arkiv.

[29] L. Lagerqvist & E. Nathorst-Böös. Vad kostade det? Sthlm. 1984, s. 75.

[1] S. Grauers, Hedvig Sofia – Karl XII:s älsklingssyster. Ett karolinskt furstinneöde. – KFÅ 1970. Dens. Hedvig Sofia. – Sv. biogr. lex., bd 86, Sthlm 1969.

[2] Till bröllopet gav Karl XII systern många gåvor och hertigen fick en jakt vid namn "Hedvig Sofia". L. Kagg, Dagbok 1698–1722, Sthlm 1912, s 2 f. Fryxell a. a., s. 60 f. Karl XII hyste för systern och hennes make en vänskap som var redo till vilka offer som helst, enl. O. Kuylenstierna, Karl XII personlighet och den nyare forskningen. KFÅ 1910, s. 302. P. Engdahl, Karl XII, en studie över hans personlighet. – KFÅ 1930, s. 172.

Porträtt av Karl XII:s syster Hedvig Sofia med maken hertig Fredrik IV av Holstein-Gottorp, målat av David von Krafft ca 1700. Karl XI:s ceremonikaross färdigställdes till deras statsentré i Stockholm den 13 juli 1699. Statens porträttsaml, Gripsholm. SPA.

Portrait of Charles XII's sister Hedvig Sofia with her husband Duke Fredrik IV of Holstein-Gottorp, painted by David von Krafft c. 1700. Charles XI's state coach was completed for their ceremonial entry into Stockholm on 13th July 1699.

de till Sverige när deras lilla hertigdöme hotades av grannen i norr, Danmark. Frånsett den politiska bakgrunden gladde sig Karl XII uppriktigt åt att återse sin "hjärtans allra käraste syster" och även hennes make, jaktkamraten, varför det inte bara var av artighet som intågsceremonin och festligheter ordnades till deras ära. Som gåva åt Hedvig Sofia hade han låtit göra ett sigill av agat och guld, tillverkat i Paris efter Berains ritningar.[3] Karl XII begav sig i god tid till Ystad för att själv vara dem till mötes när de steg i land i Sverige.[4]

Holstein–Gottorp var Sveriges bundsförvant och fursteparets ankomst betraktades som ett statsbesök. De välkomnades med ett officiellt intåg i Stockholm, i vilket den stora kungliga karossen – förspänd med ett sexspann apelkastade hästar – kördes som ett glänsande fokus i processionen. Hur denna statsentré försiggick har berättats av aktuarien i Kungl. Maj:ts kansli Elias Palmskiöld:

"13 julii, torsdagz affton kom Hans K.Mt till Stockholm och hade medh sig hertiginnan af Hollsteen Gottorp och hennes gemåhl. Alle konglige råden som wore uthi staden närwarande reste uthi dheras medh 6 hästar förespände wagnar, Hans K.Mt till mötes widh Lillieholmen; theslijkes marcherade K.M:ttz drabanter och borgerskapet dijt uth."[5]

Bataljoner ur det kungliga gardet ställdes upp på Riddarholms- och Riddarhustorgen. Borgerskapet bildade häck på Skeppsbron och andra ställen längs processionsvägen. Först på kvällen vid 7-tiden kom kortegen enligt samma ögonvittne:

"först een hoop cavallierer till häst, anförde af öfwersten grefwe Magnus Steenbock; der effter följgde konglige rådens wagnar, der uthi sutte åtskillige K. M:tz betiänte och cavallierer af dhet förstelige fölliet. Der på kommo K. M:tz wagnar, hwaruthi kongl. råden sutte i hwar på följde K. M:tz nÿe och prächtigt utzijrade wagn, och sutte baak uthi den samma uthi bredd, Kon-

[3] Correspondance, s. 209, 211, 216, 219 f.

[4] S. Bonnesen, Gåsgalgarna i Ystad. – KFÅ 1930, s. 49.

[5] E. Palmskiöld, Annotationer för åren 1698–1700 (utg. S. Bring). – Historiska handlingar 35:1, Sthlm 1953, sp. 120. Palmskiölds (1667–1719) uppteckнade bidrag till svensk historia, har sammanförts i Palmskiöldska saml., UUB och RA.

ungen, Hennes Kongl. Högheet Hertiginnan och Hertigen af Hollsteen."

Intressant är uppgiften att alla tre familjärt trängt ihop sig på det ena, bakre sätet, avsett för två personer. Detta "framsäte" var förnämast, då man satt vänd framåt, och på det sättet kringgicks samtidigt en särskillnad i rang. Kungens kammarherre och stallmästare red framför vagnen och runtom gick pager och lakejer i nytt livré. Pukslagare och trumpetare följde efter, därpå kom några vagnar med hertiginnans uppvaktning och tåget slöts med borgerskapet till häst. Under hela färden sköts salut från flera platser i staden.

Som nämnts hade hertigparets entré inte givit anledning till någon speciell dekor på vagnen, men ett par av seldonen hade beslag formade som hertiginnan Hedvig Sofias namnchiffer, vilket på sitt sätt pekar på vem som ärades som huvudperson. En samtida, kammarpagen Leonard Kagg, noterade i sin dagbok: "Den 13 Juli kom hertigen af Holsten med sin gemåhl till Stockholm in med stor pomp, då den kostbara vagnen var emot dem, på hvilcken i stället för järn var allt silfverbeslag".[6] Om Kagg varit ögonvittne till intåget, så var hans iakttagelse angående beslagen felaktig, eftersom allt järn på karossen var förgyllt.

Kortegen var uvertyren till festligheter, maskerader och björnjakter som pågick i flera månader.[7] Men snart skärptes det utrikespolitiska läget, vilket gjorde att prinsessan Hedvig Sofia aldrig mer lämnade Sverige. Våren 1700 bröt det nordiska kriget ut och de av hertigen hatade danskarna anföll Holstein-Gottorp. Karl XII hade utnämnt hertig Fredrik till generalissimus över trupperna i Sveriges tyska landskap och de förenade svensk-gottorpska styrkorna lyckades driva ut danskarna. Efter det fred slutits med danskarna i Traventhal, följde hertigen Karl XII på fälttåget i Polen och stupade i striden vid Kliszow 1702.

Med den år 1700 födde sonen Karl Fredrik stannade Hedvig Sofia i Stockholm. Tillsammans med sin svåger och makens efterträdare, Christian August, hade hon förmyndarskapet för sonen. Trots hennes bortvaro från Holstein utövade hon ansenlig makt i sitt lilla tyska rike. Hon höll sig väl underrättad om alla skeenden och tog själv beslutsrätten i viktigare frågor rörande hertigdömet. Efter ett snabbt sjukdomsförlopp avled hon 1708 endast 27 år gammal i smittkoppor. Underrättelsen om systerns död, som Karl XII fick under flykten till Turkiet, skakade honom så djupt att han föll i gråt.

Berainkarossens dekor

Vid analys av karossens dekor har det varit naturligt med en uppdelning i två avsnitt, en form- och en bilddel, med först en undersökning av karossens tektonik och ornamentala dräkt, där det figurala inslaget fungerar emblematiskt eller enbart som accenter i dekoren.

Mer komplicerade och innehållsligt tyngst vägande är figurscenerna på korpus fyllningar. Dessa allegoriska framställningar är huvudbärare av karossens bildprogram, varför jag ansett det befogat att i ett separat avsnitt diskutera den delen ikonologiskt. För differensen mellan utförd dekor och Berains förslag redogörs efterhand i den löpande texten, varpå följer en sammanfattning av den programidé som realiserades.

Det ursprungliga måleriet från år 1699, som övermålats 1751, har till alla väsentliga delar kunnat undersökas med hjälp av röntgenfotografering. Tekniken har dock begränsningar i det att bukiga fyllningar eller partier med flera övermålningar ger diffusa bilder, och vissa mindre delar är ej åtkomliga inifrån vagnskorgen, vilket försvårat röntgenfotografering. I det senare fallet, som t.ex. trekantsfälten mellan fönstren och korghörnen och övre partiet av de små svicklarna under långsidornas två sidoglas, har den underliggande målningens konturer varit urskiljbara för blotta ögat och kunnat tecknas av på celluloid. I illustrationsmaterialet redovisas därför både röntgenfoton och ritningar. En olägenhet med röntgenmetoden är givetvis att man inte får något besked om koloriten.

I de komparativa studierna har jag använt ett av Kungliga bibliotekets exemplar av Berains graverade oeuvre[1] och med numreringen i det kommande hänvisas till detta verk med angivande av "Berain" och nummer. Roger-Armand Weigert

[6] L. Kagg a. a., s. 7.

[7] Den svenska historien, bd 5, Sthlm 1967, s. 232. "Fest och skådespel" i R. Josephsson, Nicodemus Tessin d.y., bd 1, s. 146 ff.

[1] Ornemens inventez par J. Berain, [Paris] u.å. (KB: Rar. 181 D 246).

har i andra delen av sin biografi över *Jean I. Berain*[2] upprättat en katalog över hans graverade arbeten, till vilken refereras med angivande av "Weigert" och respektive nummer.

En kronologisk klassificering av Berains gravyrer är omöjlig att göra eftersom dateringar saknas på bladen, men vissa tidsgränser kan sättas från 1679, då Berain blir *Dessinateur de la chambre et du cabinet du Roi* med ateljé i Louvren, samt av de anlitade gravörernas verksamhetsperioder. Jacques Le Pautre t.ex. dog 1684 och Jean Dolivar 1692. De flesta av Berains ornamentala gravyrer hade publicerats före 1703, men av de i *"Livre de Cheminées"* ingående gravyrerna gjordes merparten 1700–1708.[3]

För tolkningen av karossens emblem och allegorier har jag i huvudsak använt mig av Cesare Ripas *Iconologia*, Paduautgåvan av år 1630, Baudoins franska version från år 1644, Vincenzo Cartaris *"Le imagini de i Dei de gli Antichi"*, tryckt i Lyon 1581 och J. P. Valerians *Les Hieroglyphiques* från 1615, vilka alla ägts av Tessin. I katalogen över sin boksamling har Tessin förtecknat dessa verk, som nu finns på Kungliga biblioteket. Sidhänvisningarna i det följande avser dessa utgåvor då inget annat anges.

Cronströms förklaringar av Berains vagnsdekor citeras ur dennes brev till Nicodemus Tessin d.y. daterat den 24 augusti 1696.[4]

Formanalys

Vagnskorgen är symmetriskt uppbyggd med trapetsoid grundform, vidgad upptill. Fram- och bakväggarna är nedtill indragna i en mjuk kurvatur. Sidoväggarna har tre fönsteraxlar där mittaxeln löper genom dörren. Denna har betonats i vertikalled genom gesimsens arkivolt och genom dörrlisten som upprepar bågformen under fönstret.

Karossens sida är uppbyggd på en geometrisk plan där den vertikala mittaxeln korsas i rät vinkel av en horisontal som löper genom fönstrens baslinje. Skärningspunkten är centrum i en cirkel som tangerar både arkivolten och dörrens tröskellist.[5] Genom att dörrens fönsterbas lyfts i linje med sidoglasens och genom tillkomsten av den nyskapade arkivolten, har ett proportionerligt likvärdigt förhållande skapats mellan dörrens nedre del och den övre inglasade delen.

Redan i den grundform till korpus som vagnssnickaren hade skapat, redovisades konstruktionens stomme genom synligt listverk. Alla vertikala, bärande delar hade framhävts med pilastrar, som på långsidan utgjorde ett palladianamotiv med sina tre öppningar och en båge över den mellersta. Berain bibehöll denna grundform och byggde sitt dekorationsförslag helt på dess givna ramar. Han kompletterade pilastrarna med hermer men lämnade de horisontala listerna odekorerade.

Denna kraftiga betoning av de vertikala delarna i konstruktionen genom pilastrar och hermer dämpades något i det utförda förslaget då korgens tre längslöpande lister, tvärt emot Berains intentioner, framhävdes genom förgyllda metallbeslag i relief. Dessutom fick fönsteromramningarna snidad dekor.

Fyllning vid karossens övre hörn. Under 1751 års förgyllning syns konturerna av originalmålningen från 1699, som avtecknats på celluloid. Lrk.

One of the triangular panels at the corners of the carriage roof. The outlines of the original painting, drawn here on celluloid, can be distinguished underneath subsequent gilding.

[2] R.-A. Weigert, Jean I Berain, Dessinateur de la Chambre et du Cabinet du Roi (1640–1711), 1–2, Paris 1937.

[3] Weigert a. a., s. 4. Cheminéerna ingår i Berains Ornemens a. a.

[4] Correspondance, s. 138 f.

[5] Detta har uppmärksammats av Wackernagel, a. a. s. 80.

Imperialens festoner placerade han radierande från mittpunkten enligt samma system som dess stomme var uppbyggd.[6] Ändringar som t.ex. att pilastrarnas bas flyttades i jämnhöjd ovanför korglisten, föranleddes sannolikt främst av Cronströms kritik, då endast enhetlig bashöjd för pilastrarna var arkitektoniskt acceptabel.

Karossens dekor utgörs av ornament blandade med figurmotiv. Det ornamentala grundmönstret består av blad och banddekor, festoner och inslag av stjärnor, vaser, vapensköldar samt kronor och riksäpplen. Blad- och bandverket är använt som sammanhållande ram kring bildfälten men har på imperialen och bakväggens båda övre fält låtits växa ut över ytorna och så även på de mindre trekantsfälten. Fram- och bakpannåerna har behandlats annorlunda. De saknar detta ramverk men pryds upptill av blomfestoner och har mosaikmönstrad bakgrund till figurscenerna.

På övre delen av bakväggen finns karossdekorens enda två baldakiner placerade, en på insidans broderi och den andra på utsidan. På interiörväggen är den omgiven av en ornamental båge med förlängda sidor som bär vaser. Formen går igen i konturen på ryggen till triumfvagnen på framväggens fyllning och tycks antyda väggens roll av rygg till ett högsäte. Det broderade bakstyckets betonade båge med flankerande vaser är en grundform som återfinns som ornamental överbyggnad i merparten av Berains dekorativa kompositioner. Den förekommer rikt varierad och stundom kombinerad med en halvkupol eller som på bakstycket med ett baldakintak (Berain nr 8, 12, 51.). Baldakinen hör till Berains ofta använda motiv och kombinerad med en vapenmantel som på bakspegeln, finns den på ett förslag till öppen spis (Berain nr 67, Weigert nr. 269) där en Minerva motsvarar Viktorian som Berain tecknat på karossen.

I den ytmässiga och gracila ornamentiken på vagnen är figurmotiven insatta som accenter. Figurkompositionerna har största utrymmmet på den egentliga korgdelen där varje fyllning uppvisar en scen som utspelar sig parallellt med bildytan och utan rumsdjup. Gestalterna rör sig på en smal remsa med antydd miljö som moln, vatten, en sockel eller står direkt på den omramande linjen. Scenerna är symmetriskt uppbyggda med figurer och grupper balanserande varandra genom storlek och likartade poser. På fram- och bakväggen har en triangulär kompositionsprincip följts.

Berains oeuvre innehåller rika exempel på utsirade pilstrar, och den speciella typ med tvärgående band som han har skapat till kröningsvagnen förekommer på några av hans ornamentstick. Det ena är ett väggfält omgivet av två pilastrar varav den högra avdelas av tre tvärgående band, vilkas dekor bryter igenom bandens horisontaler på mitten. De två mellersta pilasterfälten mellan banden är släta och jämnhöga, medan det nedersta fylls ut av banddekor som ger den mer tyngd och en sockelliknande karaktär. Bladet (Berain nr 40, Weigert nr 49) är odaterat men antas vara utfört under senare delen av perioden 1679–1700 och kan därför mycket väl vara tillkommet efter karossritningarna 1696. De extremt smala och långsträckta karosspilastrarna hade till följd att Berain tvingats att arbeta fram en sorts ornering som verkade förkortande. Efter Tessins kritik av pilastrarna hade ju Berain föreslagit en uppdelning med tre band i stället för fem, vilket kan betyda att han på karossen experimenterade med en ny pilastertyp med färre tvärband dekorerade på mitten.

Ett andra exempel på tvärbandspilastrar är avgjort utfört efter år 1700. Det är ett blad i sviten förlagor till praktspisar, "Livres de cheminées", utfört av kopparstickaren Gérard Jean-Baptiste Scotin l'ainé (1671–1716). Bladet har hos Weigert nr. 273 (Berain nr 60), och uppvisar två spisars utsmyckning, där det stora spegelglaset på den högra flankeras av två pilastrar med tre ornamenterade tvärband. På en teckning med förslag till teaterdekorationer från 1703, förekommer slanka kolonner med raka tvärband.[7]

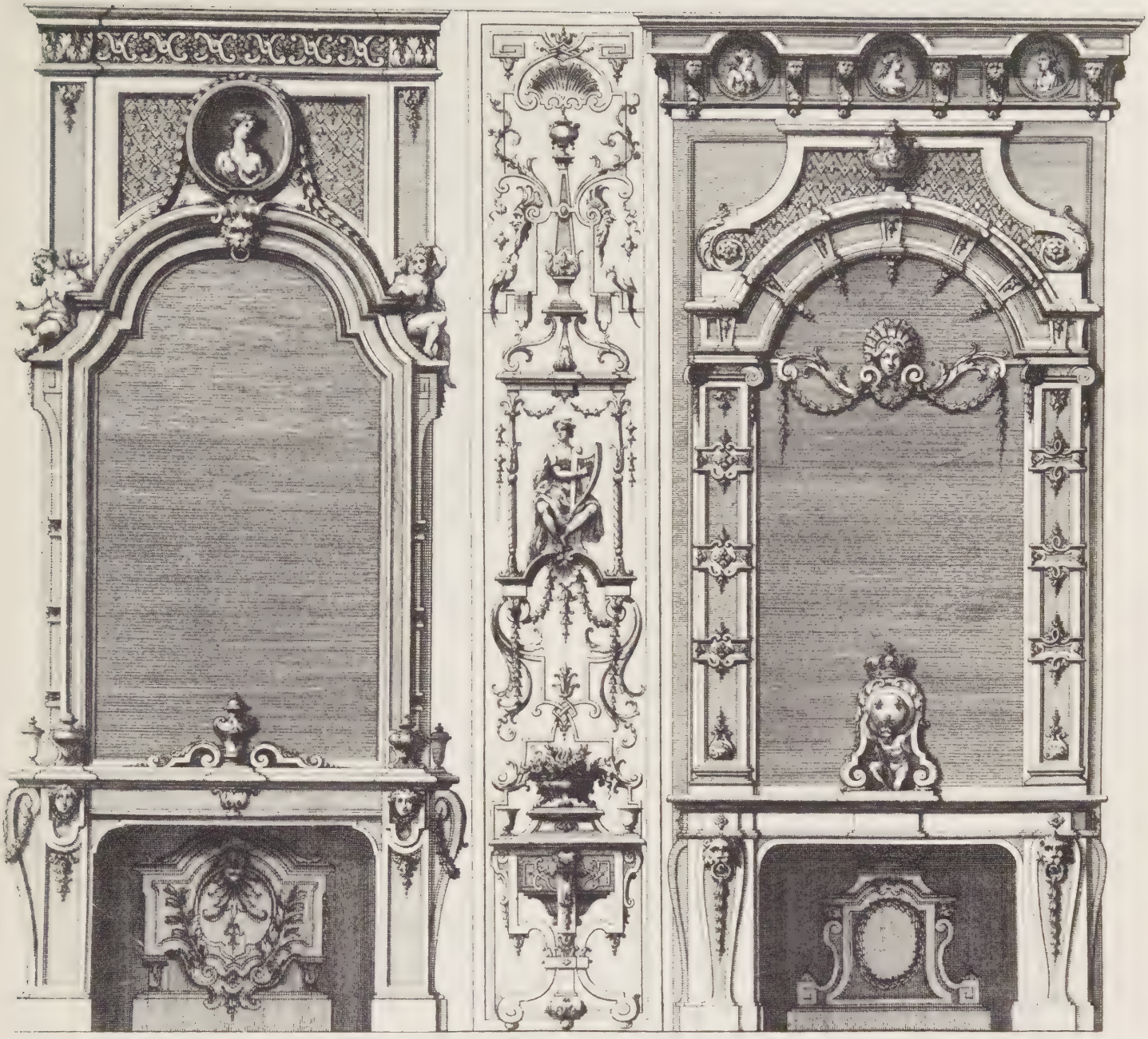
Flera tvärbandskolonner finns på den tidigare nämnda Berainteckningen som antas vara skickad från Paris 1693. Förutsatt att dateringen är riktig, så är detta ett tidigare exempel på den typen av rak banddekor. (se s. 55)

Imperialens plafond

Plafondens mönster förklarades sålunda av Daniel Cronström: "Angående broderiet inuthi så blir det aff gull uppå blått sammet. Denn ovalen som sitter mitt uthi taaket eller himmelen hafver een grundh à la mosaique, och representerar derjemte ett firmament fullt medh stiärnor, hvilket såsom det måste synnias hafva någon concavitet så är nödigt, att skuggan uthi broderningen degraderas, hvartill dee krumme linier uthi derass rette proportion effter perspectivs principierne contribuera. Medh detta

[6] Om festonernas antal och placering motsvarat imperialens bärande delar kan inte fastställas, då imperialen byggdes om 1751. Vagnmakarens teckning visar hur dess stomme byggts upp med från takets mitt utgående strävor = imperialkonstruktion.

[7] J. de la Gorce, Aux sources de l'opera français. Quelques dessins inédits de Jean Berain. – Connaissance des arts, nr 389/390 Juillet-Auôt 1984, s. 34.



J. Berain, Desseins de Chemineées. KB.
J. Berain, Desseins de Cheminées.

firmamentet har man och eendels veelat gifva allusion på Kl.M^tts devise".

Berains komposition för imperialens stjärnbeströdda himlavalv i vagnsinteriören följdes i sin helhet med diminutiva tillägg i form av tunna rankor vid t.ex. blomvasernas bas och rosetter i kortsidornas dubbelmonogram. Mosaikmönstret i själva ovalen utgöres av cirkelradier vilka har tecknats med passare. De har gemensam skärningspunkt i ovalens mitt och bildar en rosett vars 16 uddar stöter mot ovalens kanter.

Tyvärr utfördes ej den skuggning av ovalen varigenom en illusionistisk kupol skulle ha åstadkommits. Därmed försvann det enda inslaget av djupare tredimensionell verkan i vagnens utsmyckning, men dess symboliska innebörd av stjärnprytt himlavalv kvarstår.

Ornamentiken är symmetriskt uppbyggd med kraftigt betonad mittoval med en bård av blad- och bandverk som löper runt kanten. Dessa förbinds av ornamentik som följer två axlar, en längd- och en tväraxel med skärningspunkt i ovalens centrum. Längdaxeln förhåller sig till tväraxeln som 2:1. Taket genomkorsas även av diagonaler. Två löper genom ovalens centrum och markeras genom spetsiga bladspiror som strävar utåt från den omgi-

vande bården. Från kantbårdens hörn växer dekoren inåt taket på linjer vilkas skärningspunkt halverar längdaxelns sträckning på vardera sidan om centrum.

Imperialens dekor följer samma principer som Berain tillämpade för plafonder. Nära släktskap finns mellan dennas mönster och de plafonder Berain ritade till det på 1680-talet uppförda Hôtel de Mailly – Nesles i Paris, speciellt i andra förrummet, "second antichambre", och sängkammaren.[8]

De har samma system med dekoren uppbyggd efter axlar och diagonaler och med betonade mittfält och hörn. Plafondmitten är i förrummet av rund, kasetterad form och förlagan har en skuggning som anger en flack kupol. Liksom imperialens kupol omgives denna av en bård med lejonmasker, medan kvinnliga maskaroner och figurer är insatta i den bredare kantbården. Sängkammarplafonden i Mailly har ett ovalt mittfält med varierat kasettmönster. Ritningarna har inga anvisningar om djupverkan i ovalen. Den var sålunda avsedd att ses som ett plant mönster.

Tessin hade genom Cronströms försorg 1699 förvärvat flera ritningar till Berains plafonder för Hôtel de Mailly. De är tecknade av Berains son, Jean II Berain, och förvaras i Nationalmuseum.[9]

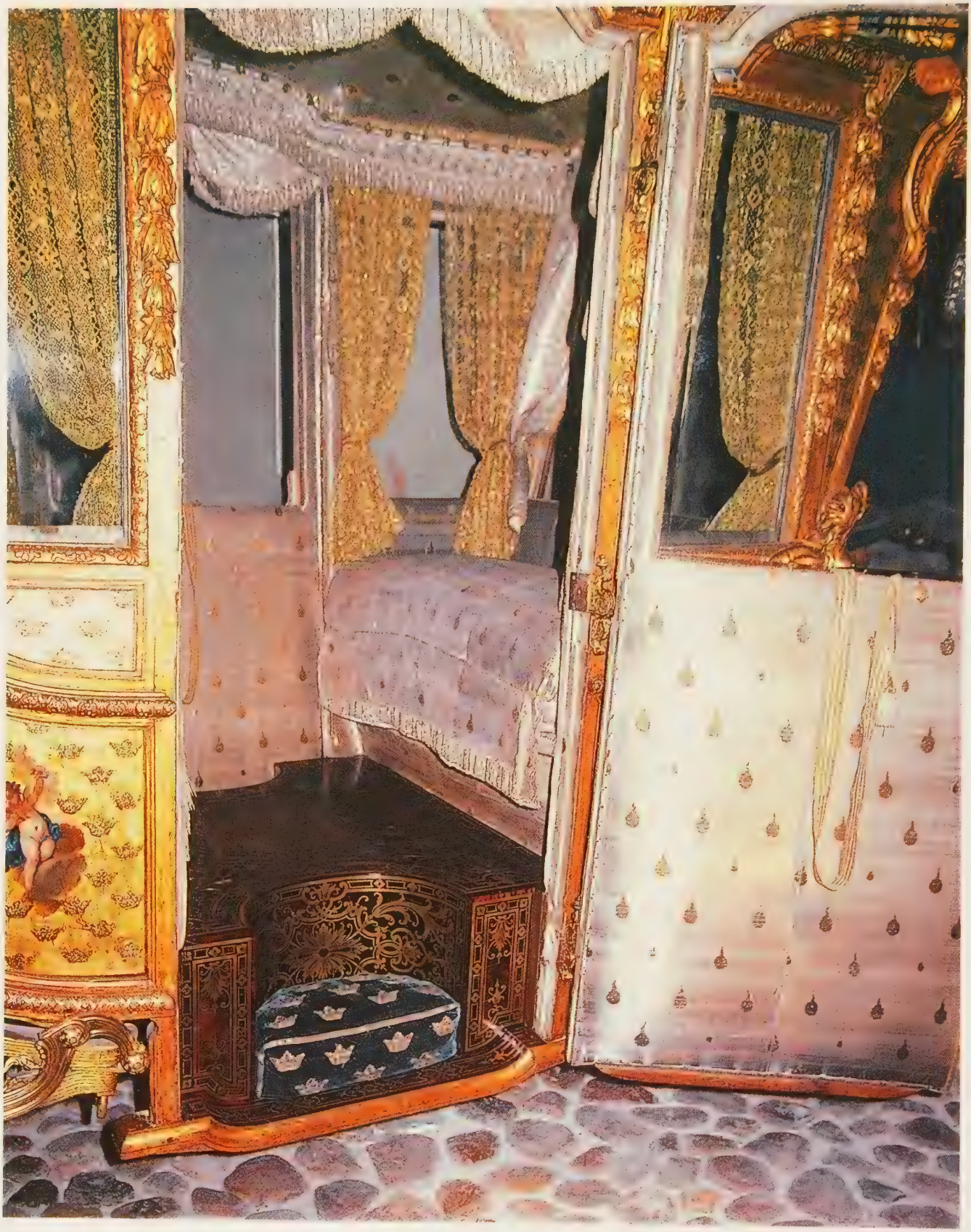
Fotbottnen

Fotbottnens dekor är uppbyggd kring en mittaxel i vagnens längdriktning med en oval i centrum. Mosaikmönstret har bildats med ellipsradier med gemensam skärningspunkt i ovalens mitt och formar en åttauddig rosett vars trubbiga spetsar ligger

Berains teckning till plafonden i förmaket i Hôtel de Mailly. Nat. Mus. THC 4687.
Berain's design for the antechamber ceiling at Hôtel de Mailly, Paris.

Pl. 4 *Putto med riksäpple, målad av Johan Pasch 1751. Färgen har delvis blivit transparent och i molnet framträder profilen av en putto i det underliggande skiktet från 1699. Lrk. Jmfr. bild s. 83.*

Cupid with orb. painted by Johan Pasch 1751. The paint has become transparent in places, and the outline of a figure in the underlying stratum from 1699 can be seen though the cloud.
Cf. picture p. 83.



Pl. 5 *Korgens interiör kläddes 1751 med silvertyg broscherat med guldflammor (oriflamme). Fotbottnens boullearbete från 1696. Lrk.*

The inside upholstery (1751) of silver-cloth patterned with "oriflamme". The floor (boullework) from 1696.

strax innanför ovalens omkrets, utom på långsidorna där spetsarna tangerar dess radie. Fotbottnens oval är som ett återsken av imperialens men förminskad och med halverat antal uddar i rosetten. Mönstret är bildat av dubbla band i entrelac (flätbandsmönster) och i mellanrummen är blommor insatta i stället för stjärnor.[10]

I ovalens förlängning ansluter två mindre cirkelformer som omfattar ett stiliserat snäckornament. Tretalet rundlar upprepas i sidled, där konturerna av de försänkta fotstegens halvovaler som negativa former korresponderar mot mittovalen. Mellanliggande fyra fält fylls ut av eleganta bladslingor, som på vardera sidan om snäckornamenten växer ut från ett lejonhuvud med halsband. Fotstegens halvovaler, som har ett stiliserat snäckornament, ligger på ett 30 cm lägre plan från själva golvytan och förbinds med denna genom fotstegsbrunnens lodräta väggar och sidostycken.

Bakkarmen

Berain tecknade bakkarmens divergerande stolpar som fyrsidiga pelare, vilkas bas ombildats till en stödjande volut och smyckats med rosetter och snäckor. Långsmala väggfält med liknande dekor finns i Berains förslag till interiördekorationer.[11] Stolpkrönen har en akantusbård som ger intryck av kapitäl och dessa krön förbinds av en tvärbåge bildad av voluter med rosettavslutning i mitten nedtill. Blomstergirlander är lindade kring karmen och i dessa klänger putti på stolparna.

I enlighet med Tessins önskan att motiv ur det svenska vapnet skulle användas i stor skala på karmen, hade Berain placerat två vilande lejon som stolpkrön och en stor krona i mitten som två putti lyfter över en liten hjälmprydd putto i krigsguden *Mars*' skepnad. Denne håller en dolk i ena handen, remmen över bröstet antyder ett koger eller vapen på ryggen och i den andra handen håller han en kort kommandostav. Av den imposanta kungakronan som hålls över honom förstås att denne tillika är kungens krigargenius – här ledsagad av de svenska lejonen. Mars motsvaras på bakväggens mitt av Viktoria, som ju är följden av krigsgudens lyckosamma krigföring, sittande bland troféer.

Denna krigisk-heraldiska emblematik dämpades avsevärt genom den omdisposition som skedde i Stockholm, då hela karmens grupp om fem figurer avlägsnades till förmån för en enda liten putto-

Herkules som den heroiska dygden. C. Ripa, Iconologia, Padova 1630.

Hercules as the virtue of courage, depicted in C. Ripa's Iconologia, Padova 1630.

Fama som på tvärbågens krön med en livfull rörelse blåser i sitt – numera förkomna – instrument. Av det martialiska temat återstår nu enbart troféer i form av hjälmar och koger som stolpkrön.

Som kompensation för förlusten i höjd genom borttagandet av figurgruppen med den krönte Mars, har Tessin låtit tvärbågens voluter svänga upp kraftigare i mitten där en lambrekäng och blomfeston tillagts. Formerna är enklare och schvungfullare och med renare silhuett än teckningens karm.

På själva bakaxeln, vilken ej medtagits på Berains teckning, hade ett lejonhuvud med hud tillagts. Tvivelsutan är det här fråga om det nemeiska lejonet, vilket sedan det besegrats av Herkules av denne bars över axlarna, precis som framställningen av Herkules på bakre korgfyllningen visar. Åter en motivkorrespondens mellan karmen och bakväggen.

[8] Omkring år 1683 byggdes Hôtel de Mailly-Nesles och inreddes efter Berains förslag med en dekor där grotesker och arabesker ej längre underordnades t.ex. historiemåleri utan för första gången fick ett egenvärde. Hôtel de Mailly är beläget mellan Quai Voltaire och Rue de Beaune, mitt emot Pont Royal, men har ombyggts kraftigt. Stora delar av inredningen är förstörd, något har flyttats till Château de Vernou-en-Sologne. Endast sängkammarplafonden finns kvar. Se R-A. Weigert, Les travaux décoratifs de Jean Berain à l'Hôtel de Mailly-Nesles. – Bulletin de la société de l'histoire de l'art français, Paris 1931, s. 167 f. R.-A. Weigert, Les Décorations de Jean Berain à l'Hôtel de Mailly-Nesles. – L'Architecture, Paris 1932. En färgplansch (nr 43) finns i ett tidigare arbete av P. Gelis-Didot, La peinture au XVIII[e] siècle, Paris u.å., men är där felaktigt tillskriven Marot.

[9] Nat.Mus. THC 4682, 4684, 4685, 4687.

[10] Om de båda ovalerna varit avsedda att utföras i samma skala är ovisst, emedan inga måttinstruktioner givits och förlagan till golvmönstret gått förlorad. På de utförda delarna är golvovalens omkrets mindre än imperialens. Fotbottnens oval mäter 38,5 cm i längdriktningen, 31 cm i bredd och imperialens 57,5 cm och 48 cm, vilket på båda ledderna ger en skillnad på 19 cm.

[11] Förslag till väggdekor i Nat.Mus. Publicerad i Weigert, a. a. 1937, I, pl. XIII.

Bildanalys – Allegorierna

Höger sidofyllning:
Sveriges ryktbarhet över världen. Cronströms förklaring till bilden lyder: "Medh den figuren som graverar eller merker Cronor på een Globe terrestre har man veelat esprimera, att ett så considerabelt Rijkes Mackt och höghet gör dess vapn redoutable öfver heele werden." Det är således inte en bild av svenska anspråk på världsherravälde, ty sådana hade man inte. Det av tre kronor krönta jordklotet syftar inte heller på det svenska rikets omfattande geografiska utsträckning, utan på följderna därav, den fruktan det spred över världen genom sin storhet. Den figur som ansvarade för ryktesförmedlingen i den allegoriska sfären var Fama, vars attribut enligt Ripa var trumpeten och vingarna, vilka var tecken på snabbhet.[12] Även om Cronström ej nämner namnet Fama, kan vagnsbildens bevingade genius tydas som Fama själv, eller som nära besläktad med ryktesgudinnan, då hon ju har en likartad syssla i det att hon med sina instrument tecknar vidden och följderna av dennas verksamhet. I stället för att medelst de sedvanliga trumpetfanfarerna sprida kännedom om den karolinska stormakten, ses hon här agerande i nästa steg, i det hon visar utsträckningen av denna svenska överhöghets redan etablerade rykte genom att rista kronorna på globen.

Stjärnekronan som putton håller över globen tillför bilden oändlighetsaspekten. Putton har hejdat sig i flykten och blickar nedåt som för att avvakta när kronorna fullbordats, för att då placera stjärnekronan över jordgloben. Denna skulle därigenom bli ett slags vapensköld, det lilla svenska riksvapnet krönt av evighetens symbol.

Vänster sidofyllning:
Historien. Cronströms förklaring till bilden: "Den andre representerar historien som skrifver på een skiöldh dee stoore framsteegh som konsterne hafva giordt under H. M^ts regemente hvarigenom den himmelske globen och dee hoosliggiande böckerne gifves tillkenna."

Vid utförandet i Stockholm har Berainförlagan följts med tillägg av Karl XII:s namnchiffer på skölden.

Hos Ripa-Baudoin framställs historien som en bevingad kvinnogestalt skrivande i en stor bok, som Tiden bär på sin rygg. Historiens uppgift är att nedteckna allt som sker i världen och hennes stora vingar visar på att hon med otrolig snabbhet bekantgör timade händelser. Hon skall vända huvudet från boken och blicka bakåt, d.v.s. bakåt i tiden, eftersom hennes uppgift är att nedteckna det redan skedda till evig åminnelse. Enbart genom henne kan människorna bli odödliga.[13]

En "ryktet och tiden"-grupp enligt Ripas schema ingår i skulpturgrupen med Karl XI:s apoteos som utfördes av René Chauveau för galleriet i slottet. En liknande, men mindre Ripa-trogen "Ryktet och tiden"-grupp som tillskrivits Chauveau kröner gravmonumentet från 1697 över Bengt Oxenstierna i Uppsala domkyrka.[14]

Man konstaterar genast att temat väsentligt har omgestaltats här, jämfört med Ripas framställning. Tiden är ersatt av en putto som håller fram en sköld i stället för en bok mot historiens ritstift. Frånvaron av Tiden gör att den timliga aspekten försvunnit. I stället kröns skölden av en evighetens stjärnekrans apterad på en kronring och namnet på skölden bringas härigenom att klinga i evighet.

I konsten har historien ofta fått boken utbytt mot härskarporträtt, och en mellanform visar en gravyr efter en skulpturgrupp av Domenico Guidi från 1686, med historien som tecknar Ludvig XIV:s porträtt på en oval medajong stödd mot den bok som Tiden bär upp på sin rygg.[15]

Ytterligare avvikelser från Ripas schema utgör globen, böckerna och spiran. De konstgrenar som gynnats under kungens regering anges i breddad betydelse omfattande vetenskaperna representerade av astrologi, här indikerad av himmelsgloben, medan böckerna kan ses företräda poesin och litteraturen inom de sköna konsterna. Mer allmänt står de även för boklig kunskap. Den vingförsedda staven är ett nytt attribut som historien utrustats med. Vingarna ger associationer till kaducéen, Mercurii stav, men förutom ett vingpar är dennas viktigaste igenkänningstecken två sammanslingrade ormar och dessa saknas på den stav Berains historiegestalt försetts med. Berain hade förmodligen alltför god insikt i emblematik och mytologi för att han skulle ha kunnat framställa ett så välkänt och ofta använt allegoriskt attribut som kaducéen på ett ofullständigt sätt. Om ändå så vore, hade det sannolikt rättats till av Foucquet vid mål-

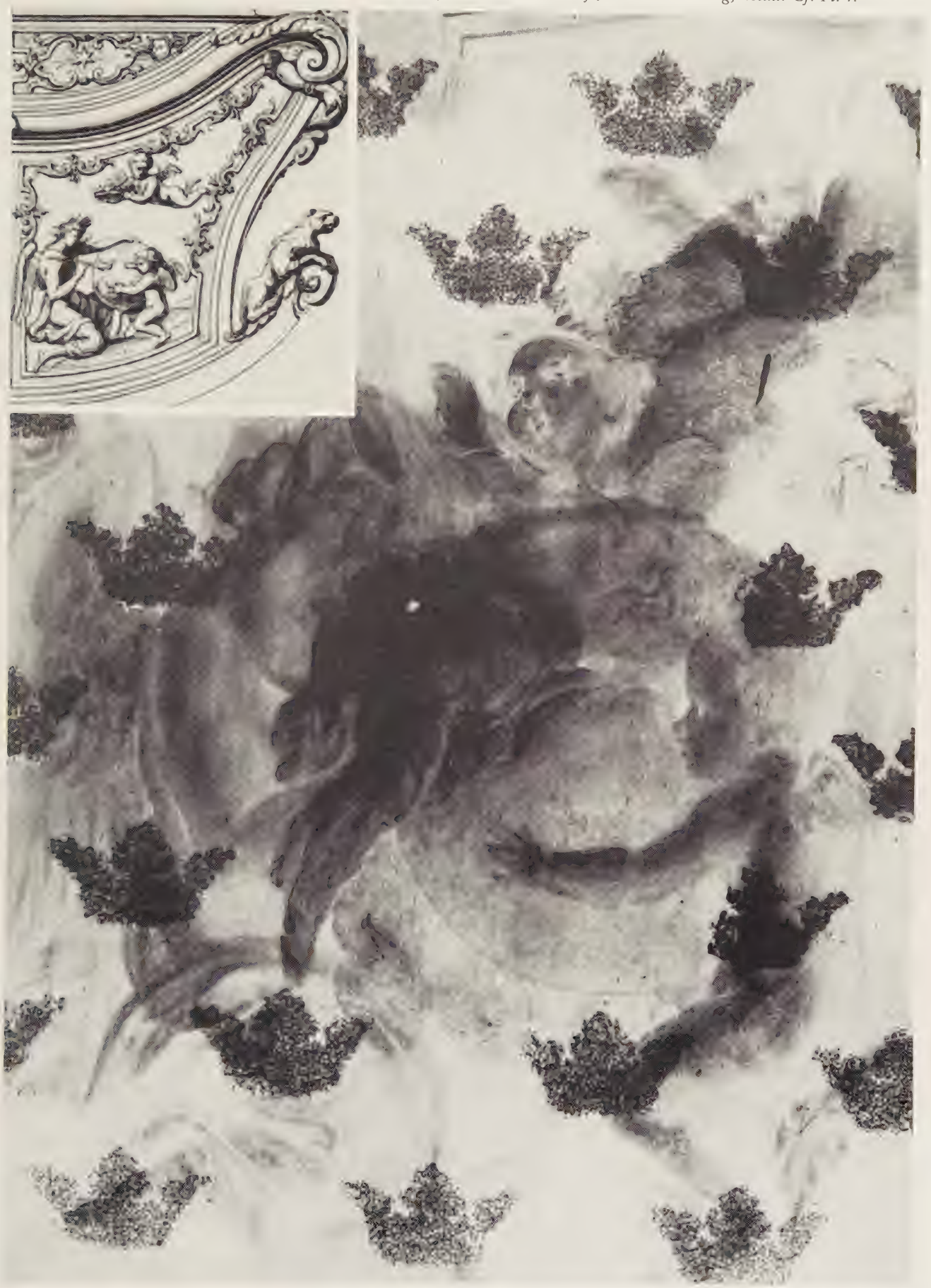
[12] Ripa a. a. 1630, parte prima, s. 232 f. Ripa-Baudoin a. a. 1644, sec. part., s. 80 ff "Diverses Renommées".

[13] Ripa-Baudoin a.a. 1644 prem.part., s. 85, 88. Efter Ripas schema finns "Historien" utförd av R. Chauveau i apoteosen över kungen i Karl XI:s galleri, avbildad i Stockholms slotts historia, II, pl. 101.

[14] R. Josephson, René Chauveau, Sthlm 1929, s. 23 ff, bild 17, 33–36.

[15] Publicerad i A. Ellenius, Karolinska bildidéer, Uppsala 1966, fig. 50, s. 22.

Röntgenbild av höger sidofyllning. Lrk. Foto: Frantisek Makes. T.v. detalj av Berains teckning. Jmfr Pl. 4.
X-ray photograph of the panel on the right side of the coach door. Left, Berain's drawing, detail. Cf. Pl. 4.



Röntgenbild av vänster sidofyllning. Lrk. Foto: Frantisek Makes. T. h. Berains teckning, detalj. Se v. bild s. 143.
X-ray photograph of the panel on the left side of the door. Right, Berain's drawing, detail. Cf. left picture p. 143.

ningens utförande, men röntgenfotot visar ingen ändring gent mot teckningen. Följaktligen kan spiran ev. ha en annan betydelse i detta sammanhang. Jag har funnit ett likartat föremål i en framställning av Venus i sin vagn, i Cartaris utgåva från år 1626, där Venus triumfatoriskt lyfter fram en vingförsedd stav, men dess innebörd förklaras inte.[16]

Sidoväggarnas svicklar:
De mindre svickelfälten, mellan sidoglasen och korgens huvudlist, är speciellt intressanta då röntgenundersökningar visat att man slopat Berains dekorförslag med stjärnkartuscher och i stället målat två likartade figurscener fint inpassade i den lilla oregelbundna formen. Tillika hade Cronströms anvisning om samma ornamentala behandling av alla dessa fyra fält – enligt gängse praxis – frångåtts, då man valde två olika figurmotiv. Därigenom upprepades de på båda korgsidorna.

Båda fälten visar en halvliggande kvinna stödd mot en tofsprydd kudde och uppvaktad av två putti, av vilka den ena av utrymmesskäl blivit en halvputto, vars underkropp övergår i ramverkets blad. Figurernas antal och placering överensstämmer i båda svicklarna men attributen är olika.

Höger svickelfält:
Kvinnan håller en pil, kroppen är lätt draperad, och en stjärna strålar över hennes huvud. Amor vid hennes fötter är lätt identifierad genom kogret på ryggen, medan en annan amorin nalkas henne bakifrån och håller huvudet förtroligt tätt mot hennes. Den senare tycks vara den viktigare av de två, eftersom kvinnan vänt huvudet och därmed sin uppmärksamhet mot honom. Samtidigt vidrör amorinen hennes haka med sin hand som för att försäkra sig om att hon verkligen lyssnar till något han vill säga.

Amors närvaro gör det mycket troligt att det är fråga om en *Venusbild,* speciellt som kvinnan själv intar en pose, som är klassisk i Venusframställningar. Ofta ledsagas Venus av just två amoriner och hon kan ses så även hos Vincenzo Cartari.[17]

Den lilla svickelgruppens rörelseschema tyder på att det är fråga om ett speciellt och omhuldat Venus och Amor-tema, *"Amour désarmé",* den avväpnade Amor. Amors sätt att sträcka armen efter sitt eget vapen, den pil som Venus håller, tycks betyda att hon fråntagit honom pilen. De två amorinerna representerar den högre och den lägre kärleken och har sin grund i föreställningen om den högre eller himmelska kärleken, "Amor divinus", och den lägre, jordiska kärleken, "Amor vulgaris".

Hos Cartari framhålles *Venus* som det äktenskapliga samförståndets gudinna och framställs åtföljd av två amoriner, *Eros och Anteros,* som var hennes söner. Cartari nämner att "de gamle" som välgångsönskningar till nygifta brukade ge bilder av Venus med dessa två amoriner, de tre gracerna och horerna som följeslagare.[18] Venus framställs naken emedan hon inte har något att dölja, hennes kärlek är ren och äkta. Cartari tillskriver henne en vacker, nästan helt vit kropp och emellanåt en slöja, azurblå som havet.[19]

Stundom återgavs Eros och Anteros kivande med varandra, en vänskaplig strid mellan två principer sprungna ur samma känsla. Anteros roll var ju ursprungligen att säkra reciprociteten i kärleksförbindelser, men rivaliteten med Eros och prefixet a n t i Anteros namn misstolkades ofta, vilket fick till följd att han, den ömsesidiga kärlekens gud, i stället kom att personifiera den rena dygden "Amor virtutis" och han kom därmed i motsatsställning till den sinnliga eller jordiska kärleken, Eros.[20] För att denne Venus' lekfulle son Eros inte skulle skjuta av sin pil oförsiktigt – den flög ju snabbt iväg och kunde träffa blint som en passion, på ett för de drabbade människorna menligt sätt – måste han stundom avväpnas och kanske läxas upp. Anteros, Amor virtutis, har däremot avstått sina vapen för de fyra kardinaldygderna.[21]

Det var Andrea Alciati som i sin Emblemata, första gången tryckt 1531, i bild populariserade den klassiska myten om Eros och Anteros.[22]

Erwin Panofsky har ingående analyserat Venus och Amors betydelseutveckling från antiken till den nyplatonska rörelsen i Italien under renässan-

[16] Cartari a. a. 1581, s. 434.

[17] Cartari a. a. 1626, s. 434, 437. Om Amors betydelse i emblemlitteraturen, se M. Praz, Profane and sacred love i Studies in seventeenth – century imaginary, Rom 1964.

[18] Cartari a. a. 1626 s. 437. Horerna = årstidsgudinnorna.

[19] Cartari a. a. 1581, s. 448 Venere p. che nuda och Venere Callipiga s. 450.

[20] Cartari a. a. 1626 s. 406, bild s. 408. Cartari 1581 bild s. 420 visar den ene med koger, den andre utan. Cartari nämner även en tredje amorin, Amore Letho, vilken helt utsläcker kärleken. Eros' och Anteros' betydelse utreds av Panofsky i kapitlet "Blind cupid", i Studies in Iconology, New York 1939, s. 126 ff., samt i Problems in Titian mostly Iconographic. New York 1969, s. 130 f.

[21] A. Alciati, Emblemata, Leyden 1610, emblem CIX. Panofsky a. a. 1969, kapitlet Reflections on love and beauty, s. 131 ff.

[22] Enligt den klassiska myten vägrade kärlekens gud Eros, eller Cupido, att växa tills han fått en motsvarighet i Anteros, som ansågs vara son till Venus eller Nemesis. Anteros uppgift var att hos en älskad person väcka känslor till gensvar och straffa alla slags angrepp på kärlekens gud.

Röntgenbild av svickelfält under höger fönster. Lrk. Foto: F. Makes. Venus som äktenskapets beskyddarinna med Eros och Anteros. Rekonstruktionsteckning: Elisabeth af Geijerstam.

X-ray photograph of the spandrel panel beneath the right window. (The same motif is depicted on both sides of the body.) Venus as the patron of marriage, together with Eros and Anteros. Reconstruction of the motive on the right spandrel panel on the coach.

Titian, Venus med orgelspelare (beskuren). Gemäldegalerie, Berlin.

Titian, Venus and the organist.

Venus' söner Amor (Eros) och Anteros kivandes. Amore Letho släcker kärlekens eld. V. Cartari, Le imagini . . ., Lione 1581.

Eros and Anteros, the sons of Venus, quarelling and Amore Letho extinguishing love.

Titian, Education of Cupid. Galleria Borghese, Rom.

Titian, Education of Cupid.

sen, och visat att Venus i konsten utöver rollen som gudinna av skönhet och sensuell kärlek även sågs som en gudomlighet representerande äktenskaplig lycka.[23] I konsten var detta ett vanligt tema och E. Laplonce Richette framhåller i "L'histoire généalogique des dieux des anciens", Venus roll som äktenskapets beskyddarinna: "les anciens donnoient aussi à Venus, la charge du mariage".[24]

Panofsky utgick i sin tolkning från en svit Tizianmålningar, som visar den vilande Venus med Amor, vilken bakifrån mjukt håller henne om axeln. Hon är vänd mot Amor som håller huvudet tätt intill hennes och tycks viska i hennes öra. På några målningar förekommer en hund, symbolen för äktenskaplig trohet, och på andra har Tizian placerat en orgelspelande man vid hennes fötter.

Vad är det då Anteros har att förtälja? Det förklarar Panofsky i sin analys av en annan Tizianmålning, "Education of Cupid", där Venus under det att hon knyter en bindel för ögonen på Eros–Amor vulgaris gör ett uppehåll för att lyssna till vad Anteros – Amor virtutis bakom henne viskar i örat. Dessutom är två jungfrur symboliserande kyskhet och äktenskaplig tillgivenhet närva-

[23] Panofsky, a. a., 1939, s. 160 ff.

[24] E. Laplonce Richette a. a. Lyon 1610, s. 666.

rande. Motivet med kvinnan som över sin axel ser på gestalten bakom henne är en klassisk formel för att uttrycka "övernaturlig övertalning", men innebörden kan med mindre skarp definition betyda rådgivning. I Tizians bild blir Venus sannolikt i stället avrådd av Anteros att förse Eros med pilarna och bågen. Panofsky tolkade Tizians målning som skönhetens val mellan blint begär och klarsynt kärlek, d.v.s. mellan sinnlig kärlek och kärlek till dygden, där hon står i begrepp att välja den senare, liktydigt med kärlek inom äktenskapets ram.[25]

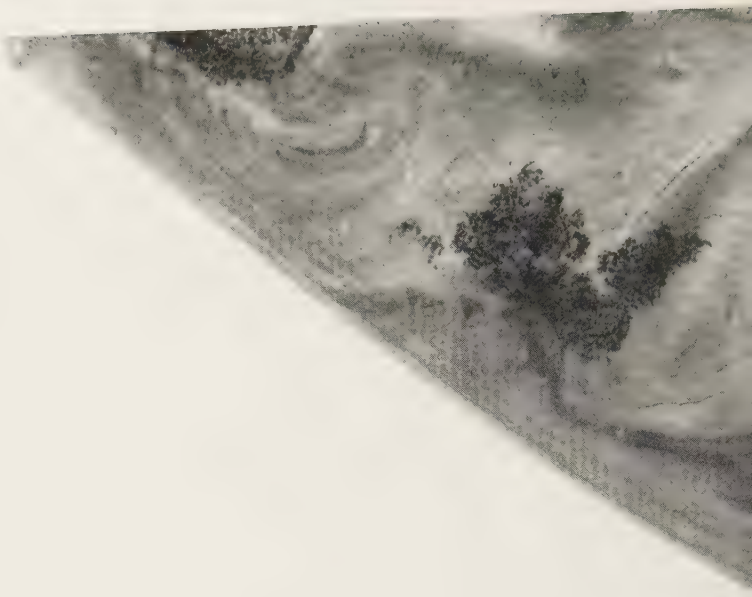
Ikonografiskt har vagnens Venus så tydliga paralleller med de nämnda målningarna att de är att betrakta som utlöpare av samma idétradition.

En detalj återstår emellertid att förklara, nämligen den stjärna som på vagnens bild strålar över Venus' huvud. I de samtida framställningarna av Venus på plafonden i Karl XI:s paradsängkammare i Stockholms slott, målad av Jacques Foucquet, och på ett dörröverstycke i det Tessinska palatset har Venus likaledes en stjärna över pannan.[26]

Vincenzo Cartari har i redogörelsen för Venus framhållit henne som källa till all alstring och fruktbarhet och satt Vesper, aftonstjärnan, den vackraste av himlens alla stjärnor i samband med henne.[27] Den högra svickelns bild bör sålunda tolkas som en allegori över valet av den legaliserade kärleken, i det att äktenskapets beskyddarinna hörsammar Anteros råd och visar att kärlekens rätta väg är dygdens – ett motiv som var väl lämpat i fall man avsåg att använda karossen vid ett kungligt bröllop.

Vänster svickelfält:

Bilden utgör med sina tre figurer en pendang till den högra sidans, men med ett annat rörelseschema och andra attribut. Kvinnan är nu vänd mot den putto som knästår vid hennes fötter. Denne räcker med båda händerna fram ett fång blommor mot henne, och hon sträcker fram sin vänstra hand som för att ta emot dem. Halv-putton till vänster nalkas tätt bakom henne – men huvudet är dolt under en senare påmålad krona. Min tolkning är att det här



åter är Venus som återgivits med sina två söner, men sedda ur en annan symbolaspekt. Venus har ofta i konsten hyllats genom frambärande av blomster, stundom lagda i en korg. Den gammalromerska kulten av Venus som alstrandets, växtlighetens beskyddarinna var fast etablerad.[28] Genom sin fruktsamhet stod hon i nära samklang med våren och dess blomsterprakt och april månad var helgad åt henne. Framför andra växter var rosen Venus' blomma, betecknande kärlekens ljuvlighet.[29] I de fall Venus representerade kärleken i t.ex. framställningar av treklangen tro, hopp och kärlek igenkänns hoppet på att hon bär fram blommor.[30] Om dessa blommor är rosor, som hos Ripa förklaras som vänskapens attribut,[31] symboliserar de bestående själsfrändskap.

Exempel på det personifierade Hoppet som med stor rosenfylld korg uppvaktar Venus är Tizians allegoriska målning av markis d'Avalos i Louvren.[32] På närmare håll, i den nämnda plafondmålningen "Våren" i Karl XI:s paradsängkammare på Stockholms slott, representeras våren av Venus. Bland andra ingår enligt Tessins program "l'amitié", vänskapen, i hennes följe och i plafondens vänstra hörn synes en putto flyga med en blomsterkorg lyft över huvudet.[33]

[25] Samtidigt finns där alla ingredienser som krävs för en bröllopsbild. Som konkret mänsklig varelse föreställer kvinnan en brud vilken gjort sitt val och tar farväl av lekfulla äventyr. Tizians målning är därför att se som exempel på de mytologiska porträtt som var på modet och samtidigt en hyllning till kärleken inom äktenskapets ram.

[26] Stockholms slotts historia, II, pl. 92. A. Laine a. a. s. 92, 99.

[27] Venus stjärna fanns i den tredje himlen: . . . "sua stella, che adorna il terzo Cielo". Cartari a. a. 1581, s. 464. 1626 års utgåva s. 449.

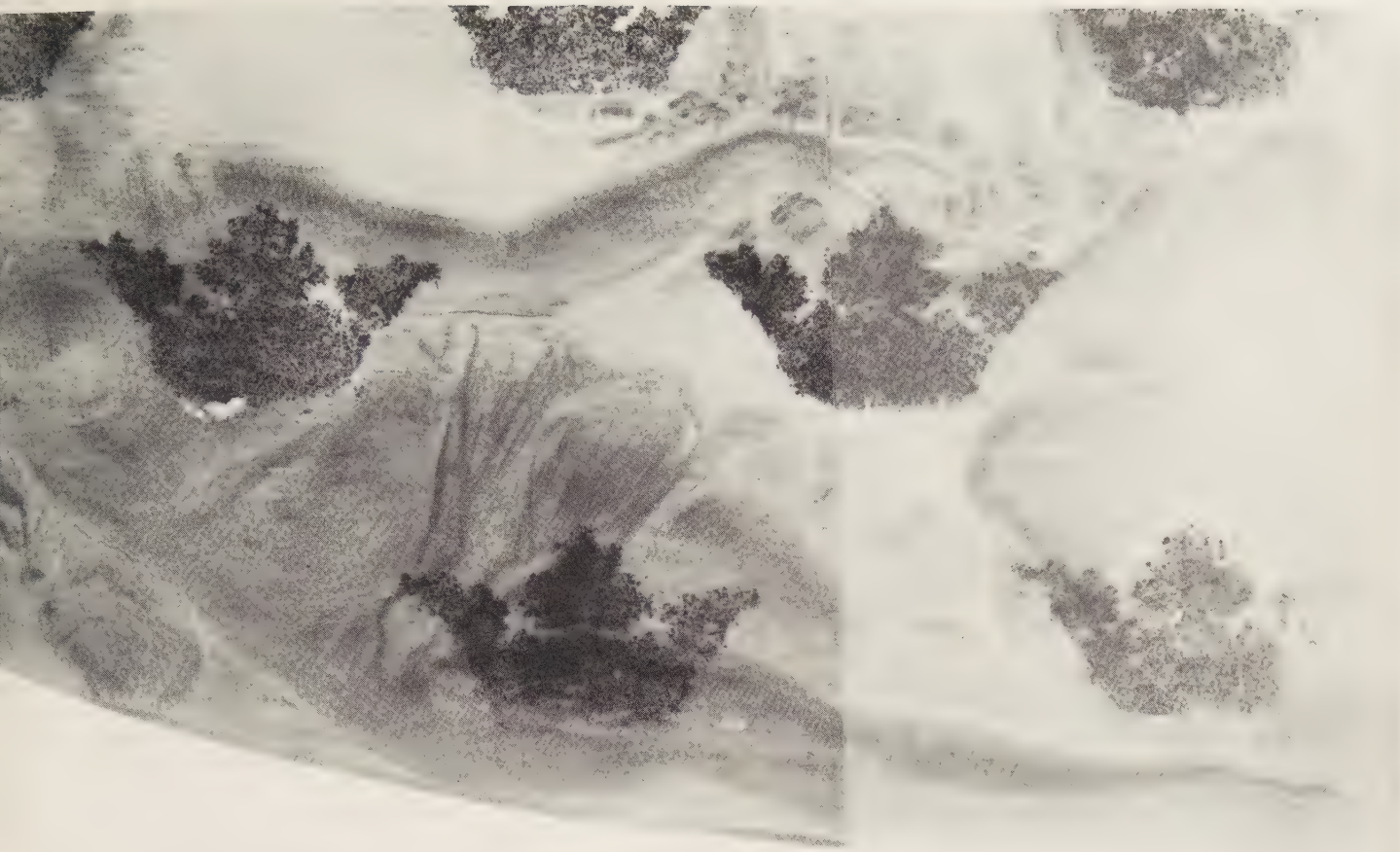
[28] G. Wissowa, "Venus", – Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie. (W. H. Roscher, utg.). vol 6, spalt 181 ff, Leipzig 1924–37.

[29] Cartari a. a. 1581, "Rose date a Venere", s. 449.

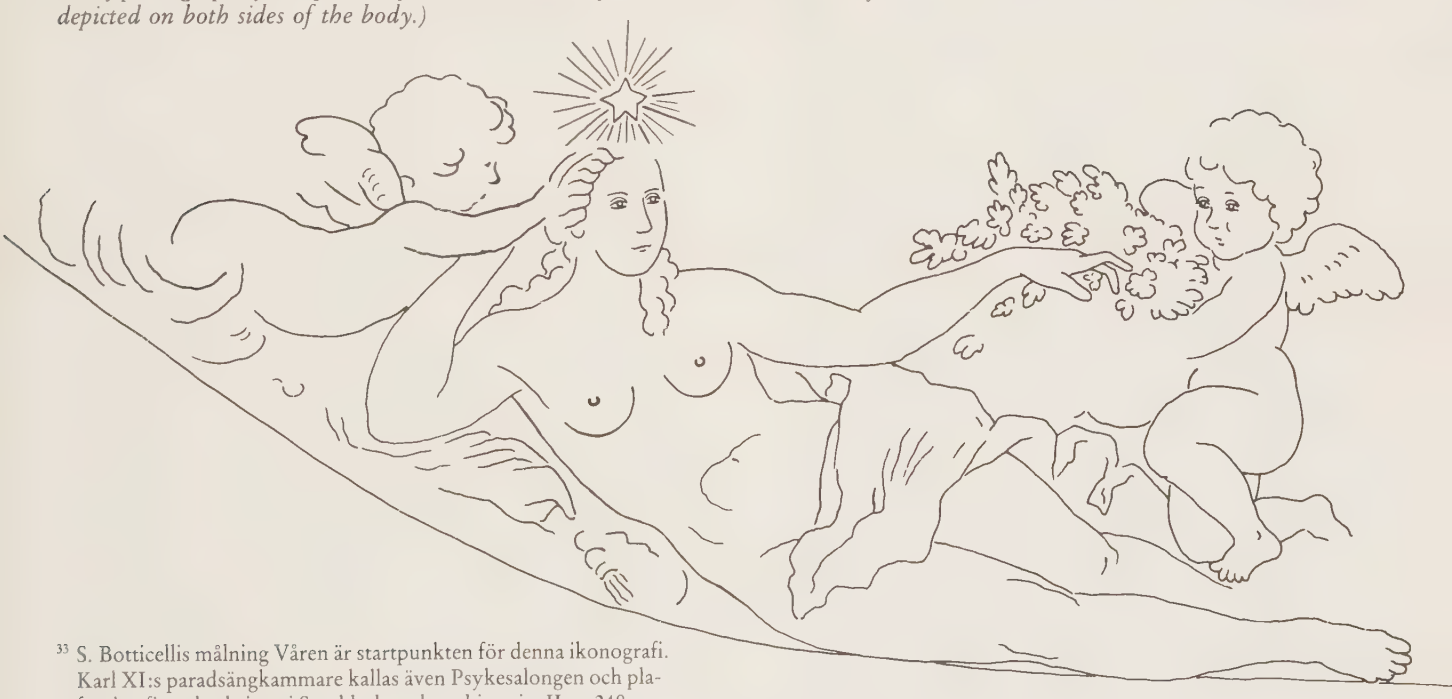
[30] Hoppet är som en förväntan om frukt, "La ghirlanda de fiori . . .". Ripa a. a. 1630, parte terza, s. 88, Speranza II.

[31] "Amicitia"II, III, Ripa a. a. 1630, s. 36, "La rosa . . ." Ripa-Baudoin, a. a. 1644, vol. 1, s. 9, "Amitie".

[32] Panofsky, Studies in iconology, s. 160 ff. pl. LXIV, 118. Jämför med en porträttmålning av Paris Bordone, s. 163, pl. LXVI, 121, där makarna klätt ut sig till Mars och Venus och samtidigt uppvaktas av en amorin med blomsterkorg och kröns med rosenkransar av en genius.



Röntgenbild av svickelfält under vänster fönster. Lrk. Foto: F. Makes.
X-ray photograph of the spandrel panel beneath the left window. (The same motif is depicted on both sides of the body.)



Venus med blommor och amoriner, allegori över själsfrändskapen. Rekonstruktionsteckning av Elisabeth af Geijerstam.
Venus with flowers and cupids, an allegory of spiritual affinity. Reconstruction drawing after an X-ray picture of the left spandrel.

[33] S. Botticellis målning Våren är startpunkten för denna ikonografi. Karl XI:s paradsängkammare kallas även Psykesalongen och plafonden finns beskriven i Stockholms slotts historia, II, s. 248. Målningen utfördes av J. Foucquet och programmet hade utarbetats av Tessin och finns bevarat i 2 exemplar på franska och tyska i Handlingar rörande Stockholms slott, 3, SlA. Plafondens ikonografi har också undersökts som en seminarieuppgift av A. Charpentier och H. Martinsen i Börtz-Laines & Larssons metodkurs "Det ikonografiska programmet i Stockholms Slotts paradvåning" 1979 vid Konstvetenskapliga inst., Sthlms. univ. 1979, där jag fått ta del av manuskripten.

På röntgenfotografiet av denna svickelmålning på vagnen skyms den nedre delen av blomsterfånget av en överliggande krona, varför det är omöjligt att se om någon korg målats där eller ej. Även om individuella blommor kan urskiljas på röntgenbilden kan de inte artbestämmas, men det som är relevant för tolkningen är sambandet mellan gudinnan och de blomsterattribut, som av hävd knutits till henne. Frågan om Venus här uppvaktas med blommor avsedda att symbolisera hopp eller vänskap besvaras om man beaktar att de två svickelmålningarna var ämnade som komplement till varandra även innehållsmässigt. *Högra svickelns innebörd är ett prisande av äktenskapet och vänstra svickelns* bör vara i paritet med denna och således tolkas som *en allegori över den bestående själsfrändskapen.*

Dörrens stora fyllning:
Cronströms beskrivning av Berains förslag: "Dee genier som på döhren så vähl som på sijdorne finnes blandh den öfrige zieraten hafva fuller intet någon particulier bemerkelse men dee bruukas öfverallt i sådane sujetter".

Innehållsligt är dörrens dekor tunn, endast lejonen kan ses som heraldiskt valda djur – tillika styrkesymboler. Berain har låtit vapenkartuschen, det viktiga ägaremärket, dominera.

Den realiserade dörrmålningen:
Vid utförandet i Stockholm har Berains förslag arbetats om nästan fullständigt, och förutom omramningen har sannolikt endast vapenkartuschen målats i enlighet med förlagan. Vapnet har övermålats flera gånger, varför dess utseende ej med exakthet kan fastställas, men vapensköldens ovala kontur och antydan till tre kronor kan skönjas på röntgenfotografier.

I stället för teckningens gruppering med sex mindre figurer har här framställts två kvinnliga gestalter sittande på bandverkets sockelliknande formation på varsin sida om vapnet. De har dubbla storleken av de flygande genierna på Berains teckning och därmed samma skala som sidofyllningarnas stora figurer. Båda är bevingade och den vänstra håller en trumpet lyftad mot läpparna och igenkännes därmed som ryktesgudinnan *Fama.*

En analog pose intas av motstående kvinna som håller en krans, sannolikt av lager, det både vanligaste och främsta tecknet på ärofull utmärkelse, varigenom hon igenkännes som *Gloria,* ärans personifikation.[34]

Denna antitetiska placering av två sittande gestalter på varsin sida om ett vapen eller annan figur hade lång heraldisk tradition och användes ofta av Berain i ornamentförlagor.

Ett närliggande exempel är hans förslag till karossdekor, graverat av Dolivar och således tillkommer före 1692 (Berain nr 18, Weigert nr 122) med på dörren två sittande kvinnliga genier som håller lagergirlander. Övriga motiv är snäckor, amoriner, enhörning och en scen med Venus krönande Amor med en blomsterkrans och en dubbelsköld, vilket pekar på en bestämmelse till bröllopsvagn.

Det är mycket troligt att detta kopparstick kan ha inspirerat Tessin vid ändringen av karossens dekor, speciellt som han ägde Berains graverade oeuvre där detta dekorförslag ingick. Om förtrogenhet med Berains arbeten vittnar en väggpanel i paradsängkammaren i Tessins eget palats. Den visar samma typ av komposition med motställda sittande gestalter – här på var sin sida om ett rökelsekar – och har målats med utgångspunkt från en invention av Berain (Berain nr 5) som Tessin ävenledes ägde. Panelmålningen i Tessinska palatset visar smärre ändringar som förstorade figurer och yppigare former och utfördes sannolikt samma år som karossmålningarna. Troligen målade Jacques Foucquet åtminstone de kvinnliga gestalterna, eftersom dessa och även dörröverstyckena i palatset, (speciellt "la Nobilité") har stora likheter med andra målningar av honom, även de på karossens svicklar och dörrar.

Dörrens nedre fyllning:
är utförd efter Berains ritning och visar i mitten en havsgud och en triton som tillsammans håller upp en krona av snäckor i läge mitt under dörrens vapenbild. Vid sidan om tritonen leker två putti, den ena rider på en delfin och blåser i en snäcka. Tritoner brukar framställas blåsande i snäckor, men då denna har händerna upptagna med kronan har putton övertagit den uppgiften. Delfinen var i havet vad hästen var för människan på land, och en putto ridande på delfin har enligt Ripa betydelsen av ett ridderligt och medgörligt sinne, "Animo piacevole, trattabile & amoreuole".[35] (Bild s. 95)

[34] Lagerkransen är det främsta tecknet för ära och utmärkelse och därför personifikationen Glorias attribut tillsammans med palmkvist eller olivkrans. Se Ripa-Baudoin, a. a. prem.part., s. 79, 81 f, "Gloires des Princes". Lagern var tecken på seger, varför äran och segern betydelsemässigt flyter i varandra. Gloria kunde framställas med en statyett av Victoria med palm och segerkrans, "Qu'elles sont toutes deux inseparables, puisque l'une assurément est la creature de l'autre". Ripa-Baudoin a. a. prem.part., s. 22. Laplonce-Richette a. a., s. 512, Cartari, a. a. 1626, s. 333, 335. Ripa a. a. 1630, parte seconda, s. 299 ff.

Fama och Gloria. Konturteckning av dörrfyllningarnas figurer på röntgenbilder. Rekonstruktionsteckning av Elisabeth af Geijerstam.
Reconstruction of the original motif on the door panel: Fame and Glory.

Så långt är innehållet i scenen allmänt hållen, men genom stjärnan, som alluderar på Karl XI:s devis, får havet dessutom geografisk bestämning. Det är evident att Nordstjärnan skickar sina strålar över det nordliga vatten som snäckkronan anger vagnens ägare ha herraväldet över, nämligen Östersjön. Därmed är havsguden identifierad som *Mare Balticum*. Denne är framställd helt i enlighet med Cartaris' syn på flodgudar eller vattnets element enligt Ripa-Baudoins recept.[36] På liknande sätt finns Östersjön personifierad i plafonden i Karl XI:s galleri.[37]

Bakväggen:
Övre fyllningen, bakspegeln, har i stort utförts efter Berains ritning. Det dubbla C-monogrammet på skölden är tillagt med blyerts senare på teckningen, eventuellt av Tessin. Den bevarade mål-

Karossens dörr. Detalj av Berains ritning.
Berain, the door of the coach.

[35] Ripa a. a., 1630 libro primo, s. 51. Ripa-Baudoin, a. a. prem.part., s. 12, "Âme courtoise et traictable".

[36] Cartari a. a. 1581, s. 220 ff. Ripa-Baudoin, a. a. sec. part., s. 2, 4.

[37] La mer Balthique, Östersjön, förekommer i den del av galleriets plafond som är närmast fredskabinettet, i en scen där Sverige och Danmark skall underteckna fredsavtalet. Stockholms slotts historia, II, s. 262.

Röntgenfotografier av karossdörren s. 92–93. Lrk. Foto Makes. Infälld bild: höger karossdörr under konservering. I vänster hörn syns Famas ben.

X-ray photographs of the door. Right: the coach door under conservation. Famas leg are seen in the left corner.

ningen visar att skölden ersattes av ett större krönt monogram, samt att de flankerande hermernas storlek ökats något.

Cronström: ". . . dee termer [hermer] som bähra upp pavillionen uppi bakstycket kan man intet gifva något annat beskiedh uppå än att det är grotesque som influerar uthi all zierat . . . som giöres."

Mitt på korglisten sitter segergudinnan *Viktoria* med palmkvist bland troféer. Hon skulpterades av Claude Henrion, men troligtvis utan vädurshuvudena vid hennes fötter, eftersom de inte nämns ens i den noggranna räkning förgyllare Rieger lämnade. Ändå är baggarna intressanta som belägg för den noggrannhet och kunskap med vilken alla detaljer utarbetades.

Väduren hade Berain valt i egenskap av martialiskt djur, vilket som i ett tidigare kapitel nämnts hade föranlett en mindre dispyt med Cronström som menade: "Dee beggie baggehufvudh som sitta på listen af baakstycket under Victoriens fötter pretenderar Mr. Berain på åthskillige ställen funnes employerade såsom attributa Martis, helst effter Aries presiderar uthi Mars månadh. Det har han gifvit mig till svahr på den reflectionen iag hafver giordt honom att man mestedeels finner guden Mars uppå en vagn draagen af vargar hvilke äre blandh hans ordinarie attributa".

Cronström visar här sin kunnighet då han vidhåller att vargen var att räkna som det åt Mars helgade djuret. Detta styrks av Valerian, som stöder sig på bl.a. Vergilius och Horatius. Valerian hävdar att den till anfall lätt provocerade väduren av en slump dedicerats till Mars, emedan årets tredje månad var helgad åt denne krigsgud och hade sammankopplats med zodiakens stjärnbild väduren.[38] Att den himmelska gumsen hade helgats åt Mars hade emellertid inte någon mytologisk grund. Därför kan sägas att både Berain och Cronström haft rätt i sina ståndpunkter, men att Cronströms vargar vid en djupare analys måste anses ha legat hårsmånen närmare det för vagnen passande temat, än de till årscykeln knutna gumsarna.

Väggfält i Tessinska palatsets sängkammare, gestalterna sannolikt målade av J. Foucquet. Foto: Bertalan Kéry.
Wall panel in the bed chamber of Tessin's palace, probably painted by Jacques Foucquet. Similar poses are struck by the figures painted on the carriage doors.

Bakväggens nedre fyllning:
Utförd efter Berains förlaga utan mosaikbakgrund. Cronströms kommentar: "Angående den globen som Atlas eller Hercules bähr, så skulle der effter min goust inge lohrbäärsqvister vara effter det är en värld och ingen skiöldh. Men sådane och andre små omstendigheeter har iag en detail ey kunnat uthi mitt generalproject föruth reglera. Detta kan uthi executionen lättel. ändras, jemwähl och heele Kl. M[ts] vapen sättas i cartoucher på döhren i stellet för 3 cronor."

Det är helt tydligt inte titanen Atlas utan *Herkules,* som är centralfiguren då han igenkännes på det nemeiska lejonets hud som ligger över hans huvud och axlar. Bladverket kring klotet benämner Cronström lager, vilket är felaktigt, då lagerblad är lansettformade och inte av det tydligt rundflikiga och

[38] Valerian s. 129 f, "Du loup", "Loup consacré à Mars". s. 125 "Du Mouton ou Bellier". C. Ripa, Iconologia, Perugia 1764–66, tomo primo s. 302, "Carro di Marte", dragen av två vargar.

Ädelheten, "La Nobilité", dörröverstycke i salen i Tessins palats. Målning av J. Foucquet trol. 1698–99. Stjärnan över huvudet betecknar själens skönhet (l'eclat de l'âme). Foto: Bertalan Kéry.

Nobilitas, door lintel in the state room of Tessin's palace. Painting by J. Foucquet 1699.

Animo piacevole, trattabile, & amoreuole . . . C. Ripa. Inconologia, Padova 1630.

Personification of a chivalrous and compliant disposition, as depicted in Ripa's Iconologia, Padua 1630.

buskliknande slag som på teckningen. I stället är det eklövskvistar, vilka som styrkans attribut hör ihop med huvudgestalten Herkules. Att eklöv dessutom var symbol för fosterlandskärlek,[39] kan ha föresvävat Berain, men oavsett om så varit fallet ger de vapenbilden en fördjupad mening. Om bladverket bibehölls eller ej vid utförandet har inte kunnat påvisas.

Herkules representerade inte endast den råa fysiska styrkan och hjältemodet utan var tillika symbolen för heroiska dygder. Som *"Virtu heroica"* kan han enligt Ripa ha flera attribut förutom det nemeiska lejonets hud, som sades stå för förmågan att kunna kontrollera sin vrede.[40]

Prudentia blickar i en spegel, vilket symboliserar studiet av den synliga världen och i sin tur leder till besinnandet av dess sanna form och innersta väsen. Kring hennes ena arm slingrar en sugfisk, som enligt Ripa betyder att hon ej förhastar sig utan fattar väl avvägda beslut – på samma sätt som sugfisken kan suga sig fast vid båtskrov under vattnet och genom sin styrka och tyngd dämpa ett fartygs alltför hastiga framfart. Figuren är hos Berain på ett ofta förekommande sätt förenklad och ej som hos Ripa framställd med hjälmprytt huvud och med två ansikten och pil.[41] *Justitia* håller upp sitt mest välkända attribut, en balansvåg, det rättskipningens symbolredskap med vilket hon skulle väga goda och dåliga handlingar.[42]

Framväggen

förklaras ej av Cronström. Målningen utfördes efter Berains förlaga, utan mosaikbakgrund.

I bildens mitt syns en kvinnlig gestalt sittande i en vagn med tronliknande hög rygg, dragen av fyra lejon, likt en antik triumfvagn som brukade anspännas med en quadriga, fyra hästar i bredd. Vagnen var en ofta använd symbol för triumfatorisk seger.[43] Kvinnan håller en kolonn, tecknet för ståndaktighet och styrka och en trekronorssköld, vilken av en flygande putto kröns med evighetens stjärnekrona. Triumftågets följeslagare är två putti,

Prudentia enl. C. Ripa, Iconologia, Padova 1630.
Prudenza. C. Ripa, Iconologia, Padova 1630.

den till vänster är iförd rustning och igenkännes därmed som Mars och den högra är Fama med sin trumpet. Vagnen är schematiskt återgiven, med enbart hjulens övre delar synliga och tömmar och draglinor till lejonen har ej antytts på teckningen.

Vid en första anblick tycks två tolkningar av den centrala gestalten vara möjliga, då hon bär två iögonenfallande föremål. För det första skulle kvinnan kunna tolkas som Suecia, det svenska rikets sinnebild, om skölden räknades som det viktigaste attributet. Specifika statspersonifikationer av denna typ var på 1600-talet etablerade i den europeiska furstekonsten, där de brukade framställas av kvinnligt kön och iförda kunglig skrud. Så är fallet i t.ex. flertalet målningar av David Klöcker Ehrenstrahl, där Suecia intar en framträdande roll.[44] Därför är det viktigt att framhålla att om

[39] Ripa-Baudoin, a. a. prem. part. s. 12, 16 ff.

[40] Ripa, a. a. 1630, parte terza, s. 197 f.

[41] Ripa-Baudoin, a. a. prem. part., s. 160, 164. Ripa a. a. 1630, parte sec., s. 595 f.

[42] Ripa-Baudoin, a. a. sec part., s. 56 ff. Ripa a.a. 1630, parte sec. s. 298 f.

[43] Valerian a. a., s. 576, Hieroglyphiques du Chariot, Le triomphe.

[44] Den tidigaste kända Sueciaframställningen har inte bevarats till eftervärlden, "Det triumferande Sverige", en målning utförd av Nicolas Vallari för drottning Kristina 1649. I den karolinska panegyriken har Suecia framför allt odlats av David Klöcker Ehrenstrahl bl.a. i Riddarhusplafonden 1675 och den svit målningar med motiv ur Karl XI:s liv från 1690-talet som finns på Drottningsholms slott. Hon är genomgående framställd iförd kungamantel över en sedesam klädnad och bär diadem eller sluten krona. I Riddarhusplafonden sitter hon på en tron. Iförd murkrona och ridande på ett lejon ses Suecia på frontespisen till Erik Dahlberghs Suecia Antiqua et Hodierna. A. Ellenius, Krig och fred s. 45 i Karolinska bildidéer, Uppsala 1966, och spec. fig. 25, 27, 29, samt om Vallaris målning s. 45. M. von Heland, En bortglömd monumentalmålning – Riddarhusplafonden, manuskript 1982, s. 27. En Suecias triumfvagn dragen av fyra lejon finns på ett kopparstick föreställande Königsmarcks triumf i Panegyricus Aeternaturae gloriae . . . Ioani Christophoro Königsmarckio, utg. av Alexander J. T. Frang, Amsterdam 1663. Motivet återkommer i den s.k. Triumftapeten i den Königsmarckska sviten av tapeter i Länsmuseet i Linköping. Bengt Cnattingius, De Königsmarckska tapeterna. – Meddelanden från Östergötlands och Linköpings stads museum 1948–1950, bild 5,6.

Berain hade velat visa en Suecia, vore utöver skölden inga ytterligare kännetecken än den kungliga skruden nödvändiga, men den saknas här. I stället är hon okrönt och bär en antikiserande klädnad draperad över axeln så att ena bröstet blottats och den enda prydnaden är ett bälte.

Om man i stället för skölden betraktar kolonnen som det tyngre vägande attributet är det i stället *Constantia*, ståndaktigheten, vi ser här med sitt främsta kännetecken. Hon representerar den dygd som står för egenskaperna att orubbligt kunna motstå såväl kroppsliga smärtor som själsliga kval och passioner samt att opåverkad genomföra fattade beslut eller finna sig i ett oblitt öde.[45] Genom den svenska vapenskölden anges var hon residerar.

Constantia enl. C. Ripa, Iconologia, Padova 1630.
Costanza C. Ripa, Iconologia, Padova 1630.

Såväl detaljutformningen som motivets roll i helheten på vagnen talar för att Constantia är en riktig tolkning, och de egenskaper hon representerar passar väl in på Karl XI:s person. Kvinnan utmärks på inget sätt över genierna på de övriga fyllningarna. Givetvis kände Berain och Cronström till hur statspersonifikationer brukade framställas och att den kolonn- och sköldbärande kvinnan då är tecknad utan kungliga insignier måste betyda att Berain här avsett Constantia. Inte heller triumfvagnens rygg är krönt, utan den krona som placerats på listen ovanför har en dekorativ och allmänt övergripande betydelse. Då denna krona dessutom aldrig kom till utförande – utan en gubbmaskaron gjordes i stället – styrker detta tanken att inte heller Tessin och konstnärerna kring honom uppfattade gestalten som en Suecia, till vilken kronan kunde varit relaterad.

Framväggen visar följaktligen att ståndaktigheten är den dygd framför andra som ärorikt fört det svenska vapnet till triumf. Denna tolkning gör att framväggens bild inte står som en fristående statsallegori på vagnen, utan genom Constantia korresponderar med bakre väggens scen där tre andra dygder uppträder: Justitia och Prudentia flankerande Herkules, han som ägde både mod och styrka. Contantia, denna symbol för själslig styrka, är placerad i en vagn dragen av fyra lejon, även de styrkesymboler. Genom den lilla, till krigsguden Mars utklädde putton, förstås att triumftåget föranletts inte minst genom lyckosamma krigsföretag till vilkas slutförande en stark kropp och tillika stark själ är nödvändiga.

Sammanfattning av det ikonologiska programmet

Bildprogrammet särskiljer fram- och bakväggarnas tema från långsidornas. De fyra personifikationerna på fram- och bakväggarna illustrerar personliga egenskaper. I tidens panegyrik brukade överhögheten smickras med de fyra kardinaldygderna Justitia (rättrådighet), Prudentia (klokhet), Fortitudo (styrka) och Temperantia (måttlighet), vilka även har tillskrivits Karl XI.[1]

På vagnen har två av kardinaldygderna, Fortitudo och Temperantia, ersatts av Constantia (ståndaktigheten) och Herkules. Den senare ägde både mod och styrka men representerade främst den heroiska dygden, virtus heroica. I tidens akademiska idealism intog läran om den heroiska dygden en central roll, uppburen av humanismens starka tro på den mänskliga kraften och att människan adlades genom dygd och ära, vilka båda i Herkules är oskiljaktiga.

Klokheten och rättvisan var nödvändiga för ett gott statsmannaskap och blev därigenom rekvisita i den allmänna fursteglorifieringen, men Justitia kan sägas ha en speciell anknytning till Karl XI genom det rättspatos han visade i många frågor. I hans formalistiska, rätlinjiga väsen var rättsprincipen

[45] Ripa, a. a. 1630, parte prima, s. 152. Ripa-Baudoin, a. a. prem. part. s. 42.

[1] Sthlms slotts historia II, s. 125.

drivkraften i det politiska ställningstagandet.

Utbytet av de två kardinaldygderna kan ha gjorts för att mera direkt framhäva vissa karaktärsdrag. Måttlighet var visserligen utmärkande särskilt för vardagsmänniskan Karl XI, men för denne djupt religiöse furste var ännu mer Herkules en värdig symbol i valet av den förebildliga dygden som livsväg. I Karl XI:s galleri är Herkules närvarande i den mittersta plafondmålningen med kungen som segerherre i det skånska kriget. Även i det ursprungligen till audiensrum avsedda rummet, efter plafondens tema kallat "Sommaren", finns Herkules i färd med att förjaga lasterna från huvudfigurens närhet, den unge prins Karl (XII).[2] Herkules på bakväggen motsvaras i sin centrala placering av Constantia på framväggens mitt, båda bärande det svenska vapnet. Den själens styrka Constantia står för var nödvändig för att uthärda både fysiska och psykiska prövningar som Karl XI och Karl XII också i rikt mått fick utstå. Ståndaktighet saknades inte heller hos statsmannen Karl XII.

Här har således den förebildliga dygden axlat stormaktsbördan, till ackompanjemang av klokhet och rättrådighet, och med ståndaktigheten i högsätet har Sverige förts till triumfatoriska segrar som gjort dess vapen evigt ryktbart. Analogt vittnar Viktorian om det lyckosamma resultatet av verksamheten i fält, till vilket den krönte krigsguden Mars på Berainförslagets karm korresponderade, på den utförda karmen dämpat till troféer.

Långsidornas program åskådliggör resultatet av Karl XII:s verksamhet på det andliga och världsliga planet: konsternas och vetenskapernas blomstring under hans spira och det svenska väldets vidsträckta ryktbarhet. Sveriges roll som sjömakt understrykes genom Mare Balticum-motivet nederst på dörren. Denna scen utspelas i vattnets element, medan sidopannåernas scener är placerade på molnskyar respektive mark, vilket gör att här samtidigt är framställda de tre relevanta elementen som domäner för svensk verksamhet, luft, jord och vatten. Dörrens Fama och Gloria renodlar ärans tema och är ett ackompanjemang till vapnet, rikssymbolen.

Svickelfältens målningar berikar bildsviten och det helt på Karl XII:s ärorika verksamhet inriktade programmet med ännu en dimension, då Venusallegorierna alluderar på ett kommande kungligt äkta förbund. Oavsett Karl XII:s ungdom och eventuella intresse för äktenskap blev han som endast 15-åring vid trontillträdet 1697 en eftersökt äktenskapspartner. Som enväldig monark i en stormakt var hans och Sveriges betydelse som allianspartner utomordentligt stor.

Redan vintern 1697–98 invaderades det stockholmska hovet av representanter för olika furstehus som rivaliserade om äran att skaffa honom en drottning. Två tyska furstinnor medförde var sin giftasvuxen dotter som tilltänkt brud till påseende.[3]

Ovedersägligt är att man 1699 hade stora dynastiska förväntningar på Karl XII och den nya kungliga vagnen hade även utan svickelmotiven varit en lysande bröllopsvagn. Det speciella ändamål, det Holsteinska hertigparets entré som blev anledningen till karossens färdigställande, har inte satt spår i dekoren. Tvärtom säger målningarna att man räknde med ett viktigare bröllop längre fram. Tillägget av Venusbilderna är således ett klart indicium på att kungens giftermål ansågs som nästa väntade statsceremoniella användningstillfälle. Historiens gång gjorde emellertid att denna kaross efter 1699 varken skulle bli Karl XII:s bröllopsvagn eller skulle rulla i någon annan procession på många år.

I och med att det stora nordiska kriget bröt ut år 1700 blev Karl XII för resten av livet bunden av uppgifter i fält. Detta hindrade varken hans farmor, systrar eller andra från att spekulera och söka påverka honom. Ett sista giftemålsanbud var aktuellt så sent som i oktober 1718,[4] månaden innan denne siste kung av pfalziska ätten stupade vid Fredrikshald.

Den röda tråden i allegorierna är förhärligandet av monarken och hans förebildliga karaktärsegenskaper. De senare sågs som drivkraften i hans handlande och hade gjort att han på ett förtjänstfullt sätt höll rikets tömmar och styrde det mot ärorik storhet och utveckling av vetenskaperna. Det svenska vapnet, kronan och därmed kungen, var värdiga evig ära "som inte vet någon nedergång". Det är enväldestankar som står i full blomning.

Programmet hade skapats 1696 för Karl XI, vilken ju var död när karossen skulle färdigställas tre år senare. Sonen Karl XII var mycket ung och i många avseenden oprövad. Som fältherre var han ännu ett oskrivet blad, varför den krigiska emble-

[2] Sthlms slotts historia II, s. 252, pl 94. S. Lindroth, Sv. lärdomshistoria, Stormaktstiden, Sthlm 1975, om den heroiska dygden, s. 191.

[3] Under sin fredliga tid var Karl XII, som Grimberg skämtsamt uttrycker sig, "formligen belägrad av prinsessor". P. Engdahl, a.a., s. 174.

[4] Th. Westrin, Det sista giftermålsanbudet till Karl XII. – KFÅ 1912, s. 250f. S. Grauers, Karl XII:s personlighet. Försök till en analys. – KFÅ 1969, s. 31 f.

Nordstjärnedevisen enligt A. Sahlstedt, Sinnebildskonsten. Stockholm 1758.
Pole Star device after A. Sahlstedt, Sinnebildskonsten. Stockholm 1758.

Silverdopfunten 1696. Detalj. Hgk. Foto: Håkan Lind.
The Pole Star device on the silver font, 1696.

matiken kunde dämpas något, som på bakkarmen, men han hade tidigt visat intresse för konst och vetenskaper, vilket Tessin, fylld av förhoppningar, vittnat om. Den för 1600-talets slut kännetecknande klassiska bildningen hade också satt spår i den unge Karl XII:s sinne, Alexander och Herkules var hans förebilder.[5]

Några större ändringar ansågs inte nödvändiga för att programmet skulle passa Karl XI:s son, från födelsen förutbestämd till kronan och lagerkransen och bärare av förfädrens, och främst faderns, dygder. Belysande är ett exempel hämtat ur medaljkonsten. På Karl XII:s födelsemedalj (1682) ses vilande på moln med gudsögat strålande över sig och nordstjärnan nedanför sig, babyprinsen, som sänks ned mot jorden likt "En stjärna framsprungen från samma rymder som polstjärnan" – "till seklets ära allt under Guds Auspicier".[6]

Nordstjärnans[7] roll av nationell symbol under 1600-talets senare del hade sin grund i kunskapen om denna fixstjärnas oföränderligt upphöjda plats, och föreställningen om att Sverige och den svenska äran skulle förbli lika oföränderliga. Symbolvärdet mattades inte när den togs upp som personligt, officiellt emblem av Karl XI på 1690-talet, utan kungahus och stat blev liktydiga i den nationalistiska ström som bar enväldet. På den 1696 hos Jean François Cousinet beställda silverdopfuntens tresidiga fot ses liksom jämställda bredvid varandra tre sköldar med riksvapnet (tre kronor), Karl XI:s monogram och det krönta nordstjärneemblemet. På kröningsvagnen gjordes 1699 tillägg av nordstjärnor med skriftband på imperialen – placerade jämsides med riksäpplen och vapensköldar.

De smäckra pilastrarna tycks bära upp imperialens valv där stjärnor och rikssymboler underordnades den upplyftade, på långt håll synliga stora rangkronan. Symboliskt fördes tecken för den svenska kungamakten samman med oändlighetstanken genom hörndeviserna och de av evighetens stjärnekrans omgärdade kronorna över riksvapnen på gesimsen. Signifikativt sker denna koncentration av det förut spridda stjärnemblemet till imperialen, som verkligen blev den himmelsmetafor ordet anger genom att nordstjärnedevisen dominerade i interiören.

[5] R. Josephson, Göran Josua Adelcrantz och den karolinska prakten. – KFÅ 1961, s. 200.

[6] A. Ellenius, a. a, 1966, s. 107.

[7] H. Seitz, Nordstjärnan, symbol för fosterland och snille. – Fataburen 1938. K. Johannesson, I Polstjärnans tecken. Studier i svensk barock. – Lychnos bibliotek 24. Uppsala 1968, s. 123, 289, 301.

Viktigare än stjärnhimlens anspelning på Karl XI:s nordstjärnedevis var att ovalen skulle föreställa ett himlavalv. Den verkan som var avsedd för korgens rumsbild gick delvis förlorad genom att denna trompe-l'oeil-kupol inte modellerades utan slätades ut till en platt takrosett, men dess symbolvärde kvarstod. Himlaovalen griper liksom ned i marketerigolvets mönster och rumsdelarna hålls samman genom sina korresponderande former. Fotbottnens oval utgör ingen spegelbild, snarare ett återsken av kupolen, där blommorna motsvaras av stjärnor. Blommorna hör jorden till, stjärnorna himlen och de uttrycker den rumsuppfattning av en värld för sig som har gestaltats här. Himmel och jord som symboliska beståndsdelar i en byggnadskropp var en etablerad arkitekturteoretisk tanke.

Daniel Cronström hade i hög grad haft fria händer i karossprojektet eftersom han mycket bättre än Nicodemus Tessin kände till smakriktningarna i Paris. Med Cronströms råd om lämpliga svenska emblem, deviser och anvisningar om fyllningarnas allegoriska innehåll gavs Berain underlag till dekorationerna. Programmet var således Cronströms invention. Från Tessins sida var detta ändå ett ovanligt förfarande, då han annars själv brukade författa programmet t.ex. till slottsplafonderna och sin egen paradvåning. Endast i fråga om bakkarmen hade Tessin framfört synpunkter innan teckningarna beställdes, men just den dekoren ändrade han själv senare.

Dekorens utformning liksom ledningen för arbetena i Stockholm var Tessins ansvar. Man kan nog förutsätta att programmet – inbegripet ändringarna – förevisades Karl XII för godkännande.

De viktigaste begreppen i den europeiska furstehärligande konsten – dygd, ära och odödlighet – genomsyrar även karossens bildspråk. Denna idésfär fanns etablerad i den karolinska konstmiljön. Det innehållsliga programmet baserades på kända tankar i barockens panegyrik. Man kommer att tänka på Ehrenstrahls målningar i den pfalziska ättens tecken, speciellt de i paradsängkammaren på Drottningholm från 1668, som prisar Karl XI:s livsväg som en *via virtutis*. Endast genom visdom och ära kunde dygden uppnås med odödligt rykte som belöning, vilket Ehrenstrahl belyste genom att låta Karl XI:s genius hindra Atropos från att klippa av livstråden som i stället leds upp genom evighetens stjärnekrans.[8]

Ryktbarhetskulten var panegyrikens själ. Man ville se världsliga bedrifter i oändlighetsperspektiv – och den enda vägen dit var genom att vinna storhet i eftervärldens ögon. För detta mål var historieskrivningen en absolut nödvändighet. I Ehrenstrahls målning "Historien och ryktet" från 1674–75 har Historien och Fama på ett mindre vanligt sätt förts samman att agera unisont till Karl XI:s fromma. Historien avbryter för ett ögonblick sin syssla för att lyssna till Famas trumpetstötar, vilka klingar ut genom evighetens stjärnekrans, medan Fama själv gör en åtbörd mot den jordglob två putti bär fram.

Idémässigt återfinns dessa ingredienser i karossens båda sidopannåer, endast iförda en annan ikonografisk dräkt. Sannolikt hade Cronström varit förtrogen med den Ehrenstrahlska målningssviten, som ju fullbordades före hans avresa till Paris 1679. Det är ej omöjligt att den flera år senare blivit en av hans inspirationskällor när anvisningarna för karossdekoren skulle formuleras.

Karossen var en produkt av fransk esteticism och hantverkskunnande. Dekoren följde visserligen huvudströmmen inom barockens apoteotiska måleri, men anknöt mer direkt till den symbolvärld som årtionden tidigare spunnits kring Karl XI och här projicerades också på sonen. Dynastiska hänsyn hade dikterat programmet på ett sätt som bara var möjligt under enväldet, det var en pfalzisk kungavagn.

Den utförda karossdekorens förhållande till Berains förlagor

Om nya ritningar gjordes till de ändrade partierna utöver nödvändiga arbetsskisser är ovisst. De formala ändringarna var estetiskt motiverade. Slopandet av bården på bakväggens broderi samt tillkomsten av de nya figurgrupperna på dörren och bakkarmen var åtgärder i samma riktning, ett tydligare formspråk genom färre och förstorade figurer. Överhuvudtaget var ändringarna en kompositionell vinst genom den klarhet och monumentalare verkan som åstadkoms. På samma sätt hade väggmålningen i det Tessinska palatsets sängkammare modifierats genom förstoring av vissa figurer och former; en tendens mot det kraftfullare, kanske germanska i Tessins smak, gentemot det mer preciösa i Berains – arkitekt kontra ornamentist.

Utöver det estetiska hade vid materialvalet tidspressen, ekonomiska och praktiska aspekter sin betydelse. Tessin hade redan på planeringsstadiet haft invändningar mot t.ex. lapis lazuli och metallreliefer.

Från början tycks Tessin varit överens med Cronström om blå sammet till klädseln. När han ändrade sig på den punkten och i stället valde guld- och silvertyg genomgående, blev färgverkan briljant. Men utöver lyskraften i tygerna och den dyr-

[8] Ehrenstrahls målningar behandlas av A. Ellenius, Karolinska bildidéer a. a., s. 66 ff.

barhet de utstrålade, ökades det symboliska värdet. (Se kap. om Relationer till inredningskonsten).

I den situation som rådde efter stallbranden 1696 krävdes nya ceremonivagnar och den i Frankrike formgivna skulle bli den främsta i ledet, en "carosse du corps du Roi". En kaross av denna dignitet användes huvudsakligen vid extraordinära tillfällen som kröningar, bröllop och entrér och det var till en entrée som karossen iordningsställdes 1699. Det tycks emellertid inte som om denna välkomstceremoni till hertigparets av Holstein ära satt några spår i allegorierna på karossen. I stället har man tänkt framåt i tiden, och förväntade sig att karossen snart skulle rulla vid kungens bröllop.

Andra åkdonsförslag av Jean Berain

För att kunna göra en jämförelse mellan Karl XI:s kaross och andra fordonsförslag av Berain har jag undersökt liknande arbeten av densamme. På grund av det ringa antalet bevarade karossdekorationer av Berains hand har därför medtagits de transportmedel med likartad uppbyggnad som bärstolar utgör.

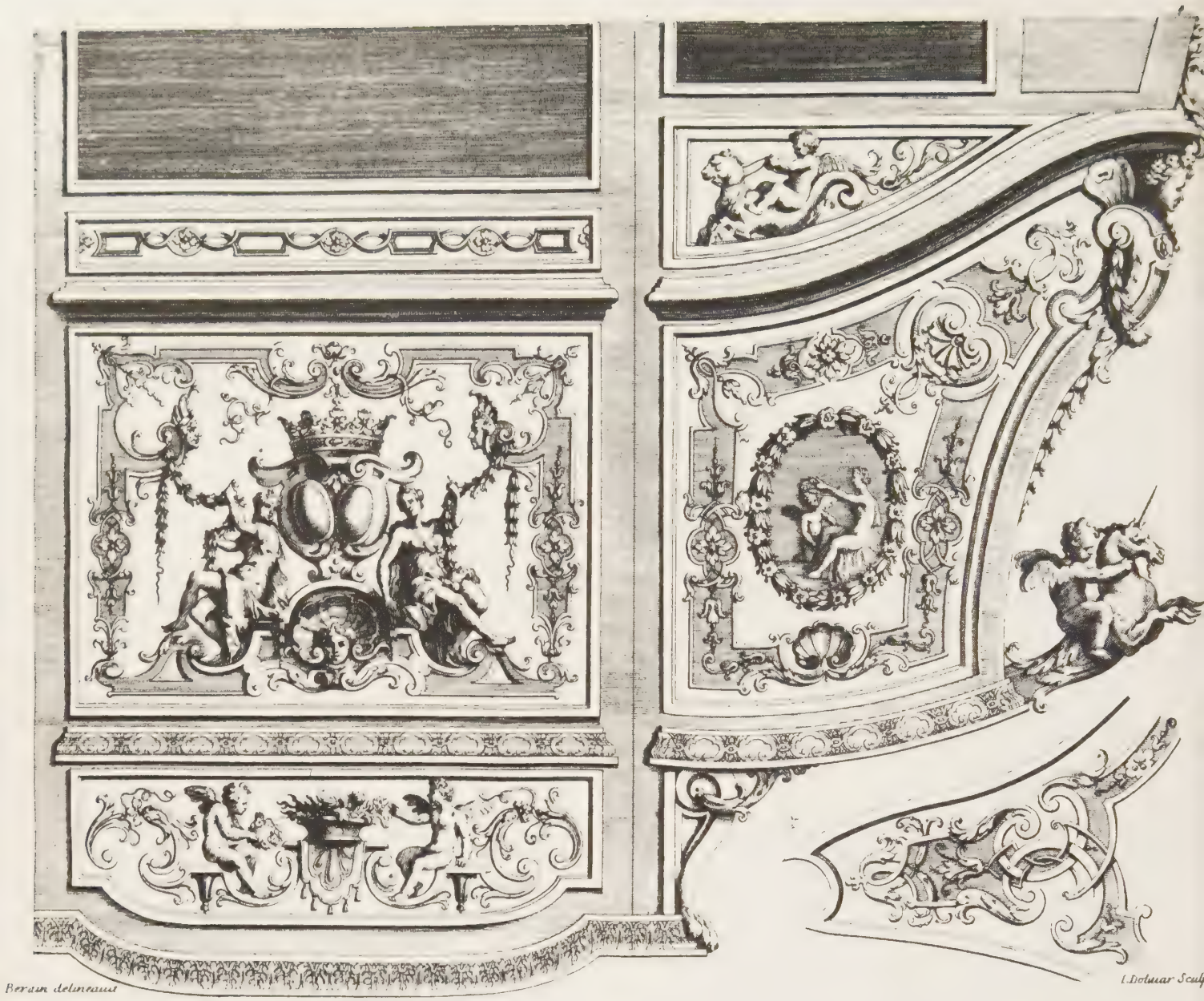
R-A. Weigert upptar i sin katalog över Berains graverade oeuvre endast ett projekt av vardera kategorin. En kaross och en bärstol är stuckna av Jean Dolivar, vilkens dödsår 1692 ger ett "ante quem" för deras tillkomst. Av karossen (Berain nr. 18, Weigert nr. 122) visas drygt ¼ av korgens ena sida, d.v.s. den nedre högra delen med dörrfyllningen och ena sidofyllningen. Den senare har en bred bandbård och en blomstermedaljong med en scen där Venus kröner Amor. I svickeln ovanför rider en putto på en chimär. Dörrens mitt upptas av en med kungakrona krönt dubbelsköld flankerad av två kvinnliga gestalter sittande på det till sockel ombildade ramverket. I fältet därunder är två putti sysselsatta med en blomsterkorg. Korgbottenlistens utlöpare övergår till en enhörningsfigur, riden av en putto och i det övre hörnet en vingförsedd byst av en sefyr. Sannolikt var karossen tänkt som bröllopsvagn, vilket dubbelskölden, Venus-Amor-temat tyder på. Typologiskt är detta en ålderdomligare vagn än både Karl XI:s och hertiginnans av Chartres karosser. Den senare hade redan den mellersta korglisten uppsvängd i en båge på dörrpannån, medan på det nämnda Berainförslaget listen fortfarande löper horisontalt över dörren, varför en datering till 1680-talet sannolikt är riktig.

De av sittande figurer flankerade vapensköldarna är ett allmänt använt motiv och utgör en direkt parallell till den målning som slutligen utfördes på Karl XI:s vagnsdörr. I bärstolsförslaget (Berain nr. 6, Weigert nr. 120) som också bör ha tillkommit på 1680-talet, visas ena sidan och den upptill med bågformig gesims avslutade bakväggen, som är avdelad i tre fält. Huvudmotivet är Venus som med kungligt vapen på knät tronar under en baldakin omgiven av fyra girlandbärande putti. Därunder ett bårdomramat fält med en liten, rund medaljongscen där Venus fråntagit Amor hans båge. Längst ned två sfinxer och vegetativ dekor. Även sidan har ett övre större fält med en stående bevingad gestalt, en renommé enligt Weigert, vid vars fötter en hjälmprydd och en skrivande putto sitter. Två duvor – Venus attribut – häckar i omramningen. Partiet nedanför är indelat i fyra fält, ett smalt med en liten medaljongscen, därunder en putto med lagerkrans och vid fotpartiet blad- och bandverk. Berain hade avdelat sidorna efter bärstolens inre konstruktion. Väggarnas två nedre fält motsvarar fotpartiet och däröver svarar sätet med sidoväggens smala fält ovanför mot ett tänkt inre armlän.

Till dessa två skall tilläggas ytterligare ett blad i Berains oeuvre, av okänd kopparstickare, som i Weigerts katalog (nr 83, Berain nr. 44) upptas som väggfält. Det visar ett större upptill bågformigt fält med grotesker, sfinxer med vaser och i mitten en kvinnlig herm med sefyrvingar. Det mindre fältet intill är smalare och rektangulärt med krönt, lagerprydd dubbelsköld och därunder en sefyrvingad putto med treudd och blomsterkorg. Fältens proportionering och vapenkartuschen gör att detta mycket väl kan passa också som förslag till bärstolsdekoration. Att fältindelningen saknas kan möjligen indikera en senare tillkomst än det tidigare nämnda bärstolsprojektet, men någon säker datering kan inte göras.

Bland de urskiljbara mytologiska gestalter Berain placerade in i sina groteskmönster är Venus och Amor bland de mest frekventa, alla allmänt dekorativa amoriner oräknade. Berain använde gärna dessa som centralfigurer, både var för sig eller tillsammans, i det senare fallet emellanåt i form av små medaljongscener inkomponerade i mönstret. Temat med Venus avväpnande Amor förekommer på flera av hans kopparstick, t.ex. på det nämnda bärstolsförslaget, och som centralmotiv återfinns det på en dekorativ komposition (Berain nr. 8, Weigert nr. 72) där paret sitter i en stor mussla. I dessa två scener, där Amor fråntagits sin båge, är Amor framställd som om han ivrigt sökte återta sitt vapen. På en cheminée (Berain nr. 65, Weigert nr. 267) med lugnt stående Venus och Amor, håller hon däremot både pilen och bågen.

En dekorativ komposition (Berain nr. 31, Weigert nr 53) med Amor som centralfigur visar nedtill en medaljong där Venus håller pilen, men Amor



J. Berain, karossdekor. KB.
J. Berain, coach decoration.

fått behålla sin båge. Samma motiv återfinns på ytterligare ett blad (Berain pl. 48, Weigert nr 68).

På två cheminéeförslag tycks Venus omvänt uppmana Amor att ge sig av och begagna bågen (Berain nr. 55, 59 och Weigert nr. 104, 275). Det enda karossförslag som stuckits i koppar visar – som nämnts – en Venus som bekransar Amors huvud. I andra Venus-Amor-scener uppvaktas Venus av tre amoriner hållande pil, båge och blomsterkorg (Berain nr 16, återfinns ej i Weigerts katalog) medan i en arkitravdekoration Amor ensam frambär en blomsterkorg åt Venus (Berain nr. 39, Weigert nr. 50). En variant på temat är Amor som med sin pil och båge flyger fram till den sittande Venus (Berain nr. 72, Weigert nr. 265).

De teckningar med dekor till karosspannåer som Cronström antas ha skickat till Tessin 1693 (THC 931, 932), har arkitekturelement som bandkolonner och balustrad, vilket ger dem en tyngd som inte finns i Berains senare arbeten.

Till sist skall nämnas att gesimsen med arkivolt, som enligt Cronström var en nyhet på Karl XI:s kaross 1696, kan ha förekommit redan 1690 på en vagn för makisen de Seignelay. Jérome de la Gorce har delgivit mig, att han funnit Berains räkning till karossens dekor, i vilken dylika "cintres" nämns.

J. Berain, bärstol. KB.
J. Berain, sedan chair.

Internationella jämförelser

Andra europeiska karosser

Med Berains karossförslag skapades den modernaste kungliga vagnen vid ett europeiskt hov. Men vad hände efter 1696? När och vilka efterföljare fick Berainvagnen?

Tyvärr är urvalet jämförbara föremål begränsat då det i Frankrike inte finns några bevarade ceremonivagnar från Ludvig XIV:s tid. Förklaringen är att söka i dessa åkdons starka ställning. Efter rang och privilegier var de kungliga vagnarna indelade i kategorier som hänförde sig till vilken av monarkens representanter som använde åkdonet vid ceremoniella framkörningar. För Frankrike gällde att "carosses du Roi" tjänade kungen och dennes familj medan "carosses du corps du Roi", livvagnar, var till för personligt bruk. Livvagnen hade liknande betydelse som tronen eller paradsängen, för vilka krävdes reverens av förbipasserande. På samma sätt kom kungens egen vagn att förkroppsliga/symbolisera den konungsliga makten, dignitas majestatis, även när den vid speciella tillfällen kördes tom.[1] Man förvånas ej att så småningom finna tidsvittnen som berättar att det uppfattades som mer hedersamt att erbjudas ta plats i kungens vagn än att äta vid den kungliga taffeln.

Skymfande av kungens vagn var liktydigt med majestätsbrott. För ett sändebuds livvagn gällde diplomatisk immunitet, då ju denne företrädde regentens person. På så sätt kom ambassadörernas "carosses du corps" att tillhöra högsta rangens åkdon.

Alla under "le grand siècle" på detta sätt värdeladdade äldre ceremonivagnar kom under revolutionen naturligtvis att stå som symboler för den hatade regimen och blev förstörda. Detta skedde i s.k. patriotiska ceremonier som inrättats speciellt för kungliga vagnar.

Den första franska kröningsvagnen från 1722, tillverkad för den endast 12-årige Ludvig XV:s kröning i Reims, finns således ej heller kvar.[2]

Till följd av den franska smakens spridning och exporten av konstalster finns ändå några rangmässigt jämförbara karosser bevarade i andra samlingar. Bristen på karosser från tiden kompenseras i viss mån genom avbildningar och arkivuppgifter om försvunna objekt.

Genom kopparstickсserier har ett par viktiga karosser, och de återger med stor noggrannhet detaljer och lämnar också materialanvisningar. även med sin existens vilken betydelsefull roll och hög status dessa föremål tillmättes och vilken uppmärksamhet de vederfors. Samtidigt möjliggjorde de en vidare spridning av former för moderna karosser. Dessutom återger de med stor noggrannhet detaljer och lämnar också materialanvisningar.

Daniel Marots karossprojekt för Wilhelm III 1698

Mycket snart, troligen redan 1696, måste vagnmakarritningarna till Stockholmskarossen ha blivit kända utanför den parisiska konstkretsen. Ty redan 1698 realiserades ett karossprojekt för Wilhelm III av England, vilket var baserat på samma geometriska konstruktionsprincip som Karl XI:s vagn. Förbindelser med den engelska hovkretsen fanns bevisligen genom hertigen av Guiche, som 1697 skänkte en vagn med hjul à la Cronström till Wilhelm III:s vän och rådgivare lord Portland.

Upphovsmannen var *Daniel Marot* (1663–1752),[3] ornamentstickare och arkitekt, som under några år arbetat med Berain innan han efter återkallandet av ediktet i Nantes 1685 utvandrat till Nederländerna och bosatt sig i Haag. Där gjorde han en snabb karriär vid prins Wilhelms av Oranien av franskt konstintresse genomsyrade hov. Hans dekorationsstil utgick i mycket från Berain, men utvecklades här på ett personligt sätt. Efter att "Declaration of right" antagits av parlamentet valdes prinsen 1689 som Wilhelm III till kung av England, vilket för Marots del innebar utnämning till hovarkitekt. Under några år i mitten av 1690-talet hade Marot uppdrag i London.[4]

[1] Wackernagel a.a.,s 4, 102, 142 ff. Se även not 15.

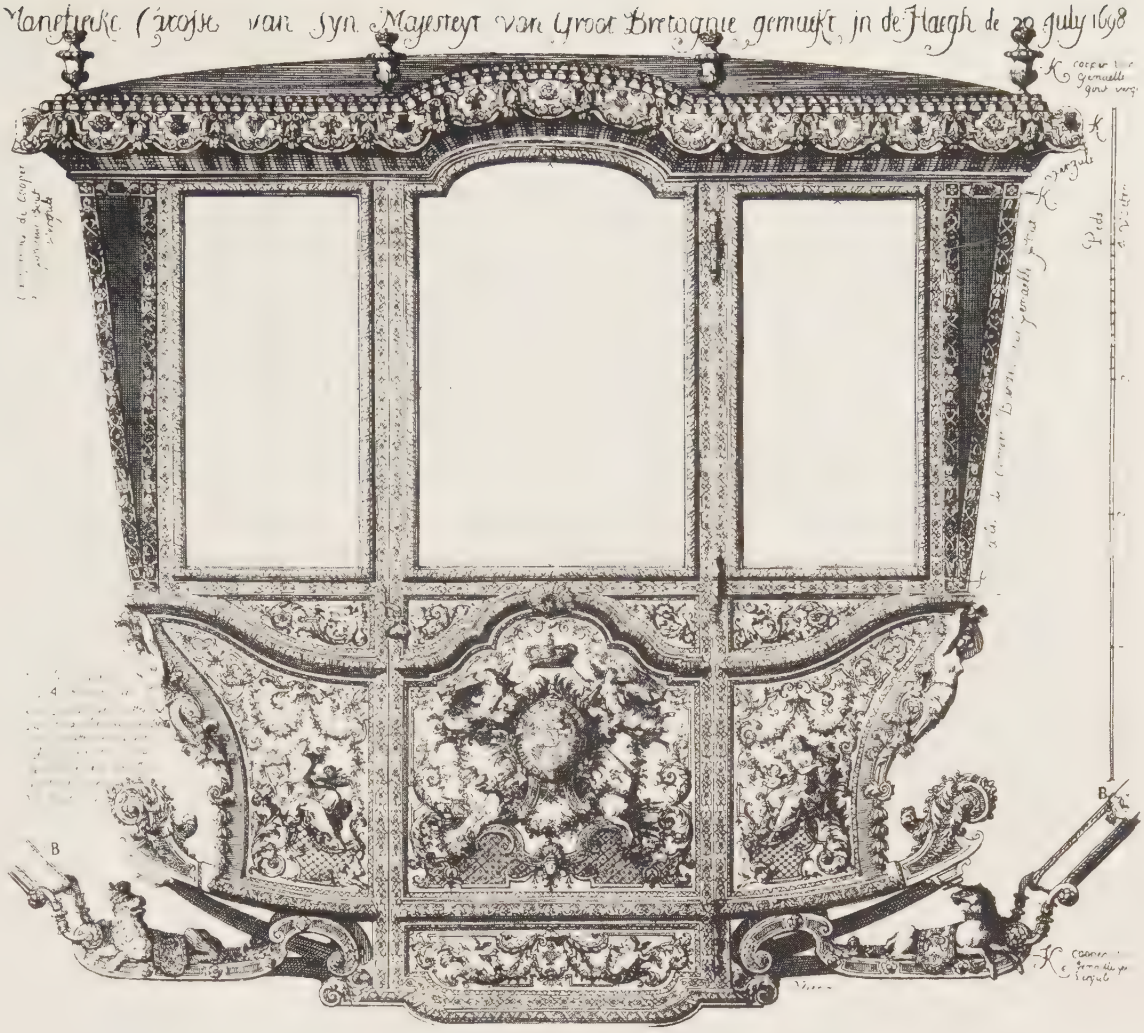
[2] Wackernagel a. a., s. 158 ff, Carosse du sacre. Dens. s. 248, not 808 om cérémonie patriotique.

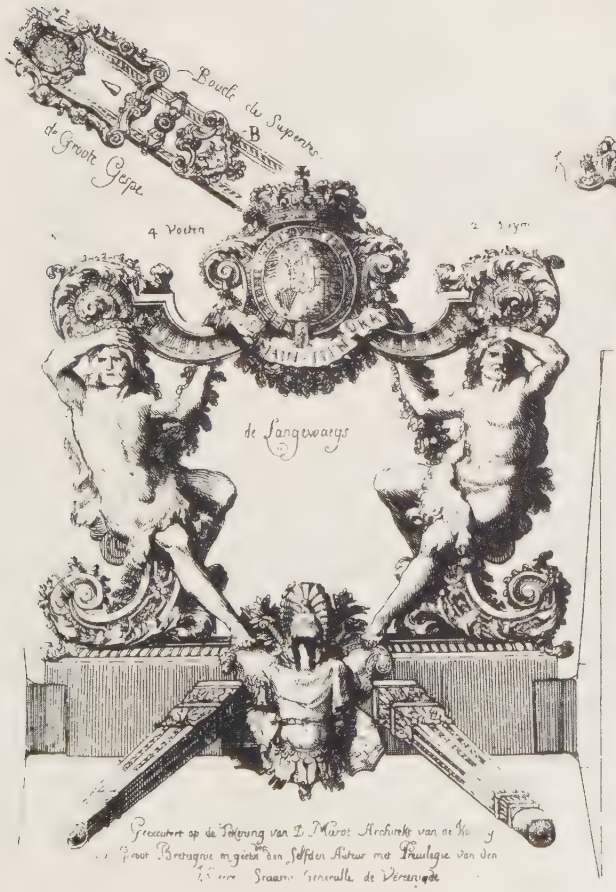
[3] M. D. Ozinga, Daniel Marot, Amsterdam 1938.

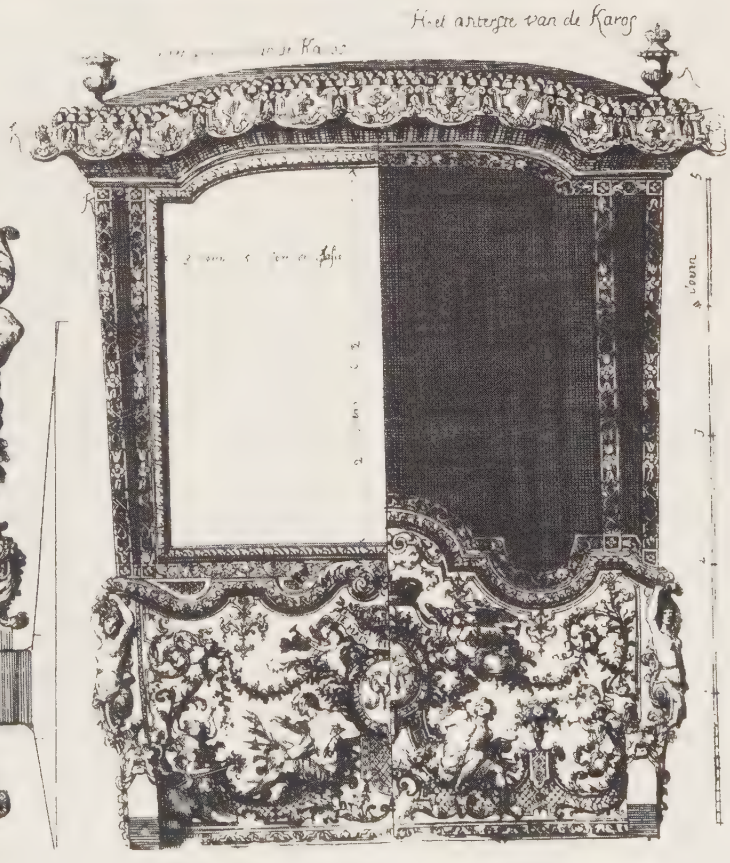
[4] Om Marots arbeten för Wilhelm III, se Ozinga a.a. kap. III. Marot in dienst von Willem III en zijn omgeving, s. 33. Fragment av en kaross (The Speakers State coach) i Marots stil finns i London, s. 95, pl. 19.

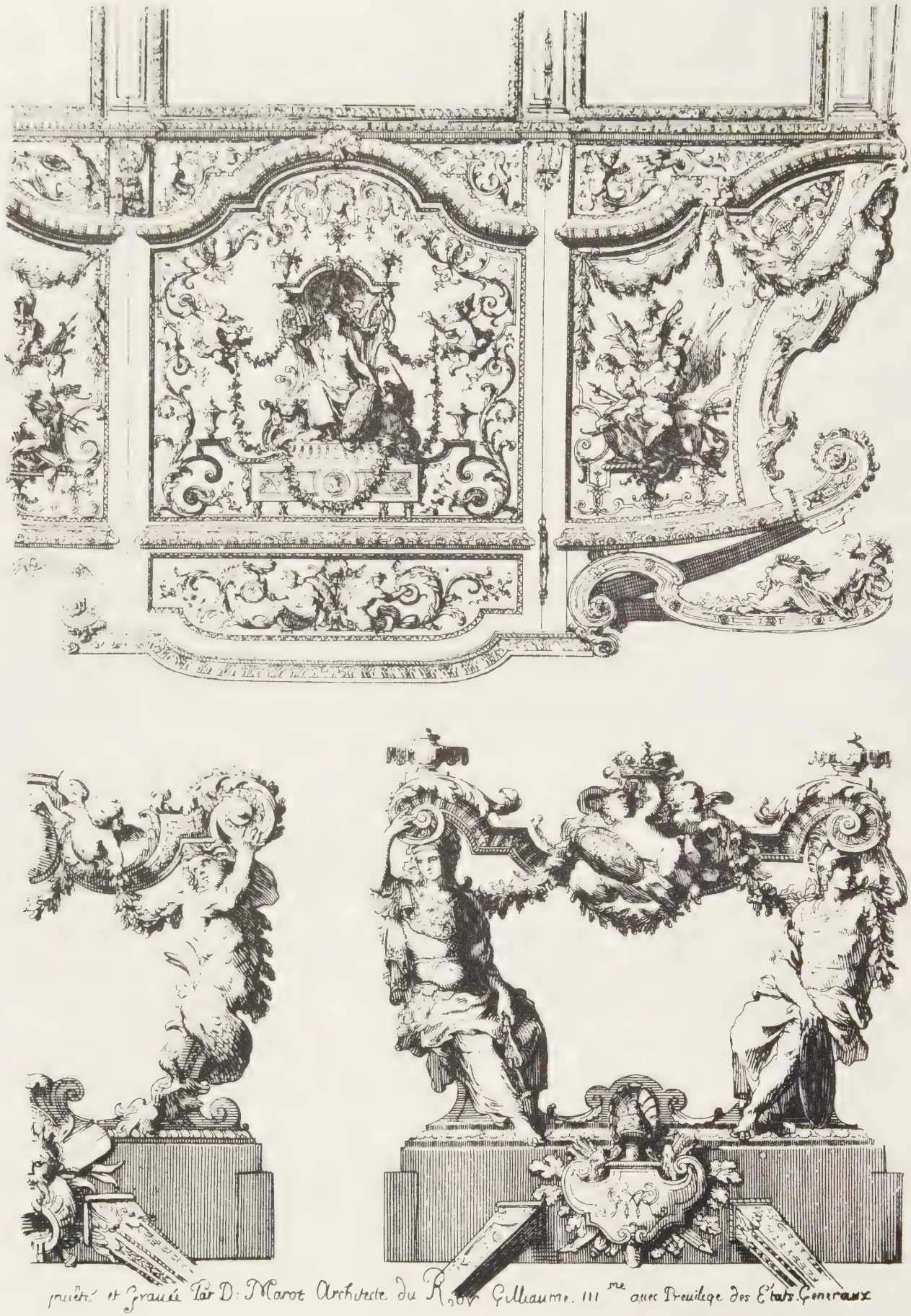
I Daniel Marots karossprojekt för Wilhelm III av England 1698 togs Berainvagnens grundform och arkivolten upp. Nat. Mus.

The basic design and archivolt of the Berain coach were used by Daniel Marot in 1698 when designing a coach for William III of England. The panels were painted, except in the upper corners. According to the inscription, the lambrequin round the edge of the imperial and the decorative trim were of gilded copper. The rear frame and the front and rear walls of the body.









Karossförslag av Daniel Marot. Nat.Mus.
Coach design by Daniel Marot.

Det aktuella karossprojektet ingår i en serie om sex blad med förslag till dekorering av sammanlagt fyra vagnar (tre karosser, en karosskupé) och en bärstol och är det enda objektet till vilket alla korgsidor samt karm och till och med en hängremssölja presenteras.[5] Övriga blad visar endast begränsade korgpartier och är sannolikt att betrakta som förslag. Ett av dessa visar pilastermotiv mellan fönstren. Utgångspunkten hos Le Pautre kan skönjas, bl.a. i de i rundskulptur utförda karyatiderna. Direkt frapperande är beroendet av Berains dekorationsschemata i bärstolsförslaget.

Marots kaross för Wilhelm III presenteras på två blad med sidovy samt bakkarm och en kombinerad framställning av fram- och bakvägg. Dateringen ges i rubriken på huvudbladet med karossens sida "Manefiecke Carosse van syn Majesteyt van Groot Bretagnie gemackt in de Haegh de 20 July 1698". Drag som känns igen från Stockholmskarossen är själva silhuetten, gemensam baslinje för fönstren och arkivolten över dörr- och kortsidor. Genom att den trapetsoida konturen minskats har korgen en större vertikalitet och ger ett något lättare intryck. Den franska orienteringen framgår av att även mått- och materialanvisningar är på franska.

Dekoren följer ett *heraldiskt program,* på pannåerna målat mot guldgrund. Riksvapnet med strumpebandsorden omgivet av famagestalter på den centrala dörrfyllningen flankerat av de sköldbärande personifikationerna Anglia och Gallia placerade på ett sammanhållande mosaikmönstrat sockelparti. Riksvapnets sköldhållare lejonet och enhörningen repeteras i fjäderbeslagen av bränn-förgylld koppar och originellt var användningen av brons i lambrekängen med heraldiska emblem över gesimsen. Av samma material var dubbla rader tännlikor ovanför och de krönta vaserna.

Fram- och bakpannåerna visar ett dämpat triumftema, mer direkt relaterat till kungens person, då den runda skölden här bär dennes chiffer och omges av assisterande ryktesgudinnor. Nedanför sitter fängslade slavar bland troféer. Herkulesgestalter i rundskulptur bär upp bakkarmens tvärbåge med det stora krönta vapnet och anknyter till Le Pautre (liksom det i låg relief skurna listverket). Ålderdomliga drag är även övre fältens textila klädsel, tännlikorna och lambrekängen, vilka inte fanns på Stockholmskarossen. Det finns samtidigt en lätthet i det nästan upplösta lövverket och de briserande formerna kring dörrvapnet tycks förebåda rokokon.

Bevis finns ej för att karossen utförts, vilket inte utesluter att den byggts. Ty tidsmässigt finns ett samband med det för England gynnsamma fredsslutet i Rijswick, vilket för Wilhelm betydde personlig triumf över Ludvig XIV. Detta är skäl nog för en manifestation av den art karossprojektet utgör, desto mer som det är känt att kungen vid sitt intåg i London i november 1697 använde en äldre vagn i en svit av 80 karosser. Ett förmodande som ligger nära till hands är att Marot-karossen inte blev färdig i tid.

Maria Annas bröllopsvagn 1708

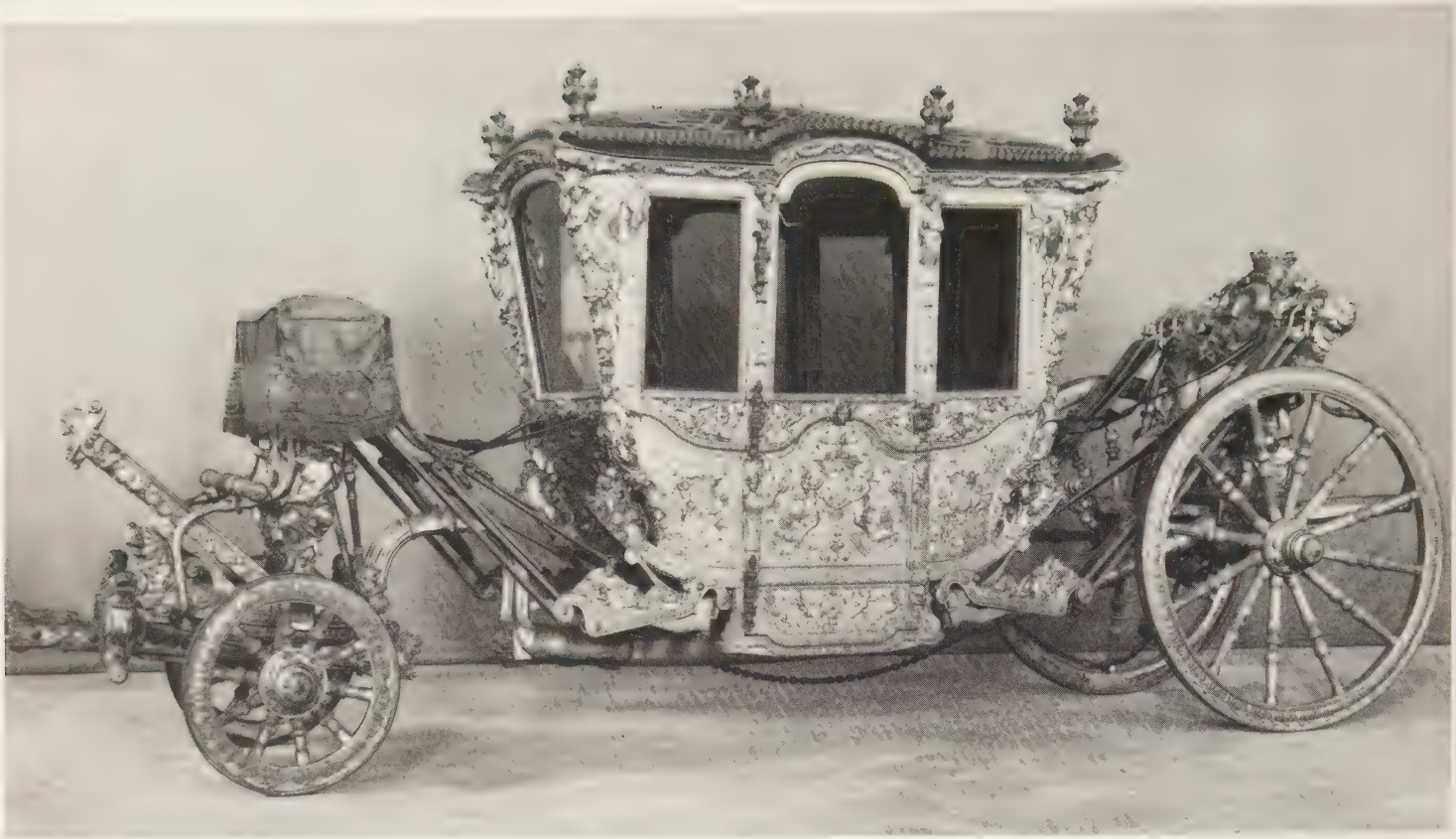
Stockholmskarossens typ upprepas i en annan grand carosse bevarad i Lissabon, vilken ärkehertiginnan Maria Anna av Österrike förde med sig till Portugal med anledning av bröllopet med kung Joâo V år 1708.[6] Vagnen, en gåva från hennes bror kejsar Josef I, är enligt traditionen byggd i Wien. Oavsett tillverkningsort ansluter karossens dekorschema till klassisk fransk tradition. Dess beroende av Berains ornamentförslag har hittills inte nog beaktats och en parisisk formgivning kan inte uteslutas. Helt förgylld och skulpterad är den ensam i sitt slag. De snidade korgfyllningarna ger en föreställning om vilken effekt Berainvagnen skulle haft om något av Crontröms tidigare förslag med figurer i relief (brons eller trä) hade utförts. Som vi vet var målade fyllningar modernt 1696, varför teknikvalet på Maria Annas kaross är ett konservativt drag.

Första gången använde drottning Maria Anna vagnen vid sitt högtidliga intåg i den nya huvudstaden. Till bestämningen som bröllopsfestvagn för en ung drottning passar de många amorinerna i dekoren. De tyglar lejon, rider eller siktar med pil på dem. På den egentliga korgdelen härskar heraldiken, vapen på de stora fyllningarna och monogramsköldar (M) på sidorna.

Om Berains förslag till Stockholmskarossen påminner dörrpannåernas två kvinnogestalter och lejonen vid vapnet. De finns även på korgbottenlistens förlängning. Putti ridande på och tämjande lejon har flyttats till svickeln ovanför dörrens båglist på den portugisiska vagnen. Här finns hermpilastrar på fönster- och dörrposter, blad- och bandverk omsluter de sköldbärande grupperna och bildar mot hörnen ett av de berainska favoritornamenten, dubbla C-voluter. Hörnposternas skulpturer föreställer bl.a. de fyra då kända världsde-

[5] Oeuvre de Sr D. Marot. Nat. Mus., planschverkssaml. Utgåvor år 1703 och 1712. Se även "Das Ornamentwerk des Daniel Marot in 264 Lichtdrucken nachgebildet. Berlin 1892.

[6] J. M. Pereira Botto, Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carrauagens de gala, Lissabon 1909, s. 71 ff, samt M. M. de Cagigal e Silva, O museu Nacional dos Coches, Lissabon 1977, s. 33, bild 6–9.



Maria Annas av Österrike bröllopsvagn 1708, helt snidad och förgylld. Hermpilastrar mellan fönstren och girlander i gesimsens hålkäl. Museu nacional dos coches, Lissabon. Foto: Horácio Novaes.

Wedding coach of Maria Anna of Austria, 1708, carved and gilded throughout. Herm pilasters between the windows and garlands in the hollow mouldings of the cornice. Lisbon.

larna, på fjäderbeslagen vilar överflödets personifikation Abundantia med sitt ymnighetshorn medan svickelfälten på sidorna anknyter till vattnets element.

Rikedomen i dekor överskuggar inte en klar tektonik med bärande delar markerade av arkitekturelement, genomgående hermpilastrar. Vi känner också igen puttiparen under gesimsens hörn. Bakkarmen har en från berainförslaget helt avvikande grundform. Detta hindrar inte att två, till proportionerna föga imponerande lejon har placerats i samma läge på tvärbågen, och att åter två putti lyfter kronan allra överst, här assisterad av fyra figurer.

Kronvagnen, "Coche da Coroa" ca 1713–1720

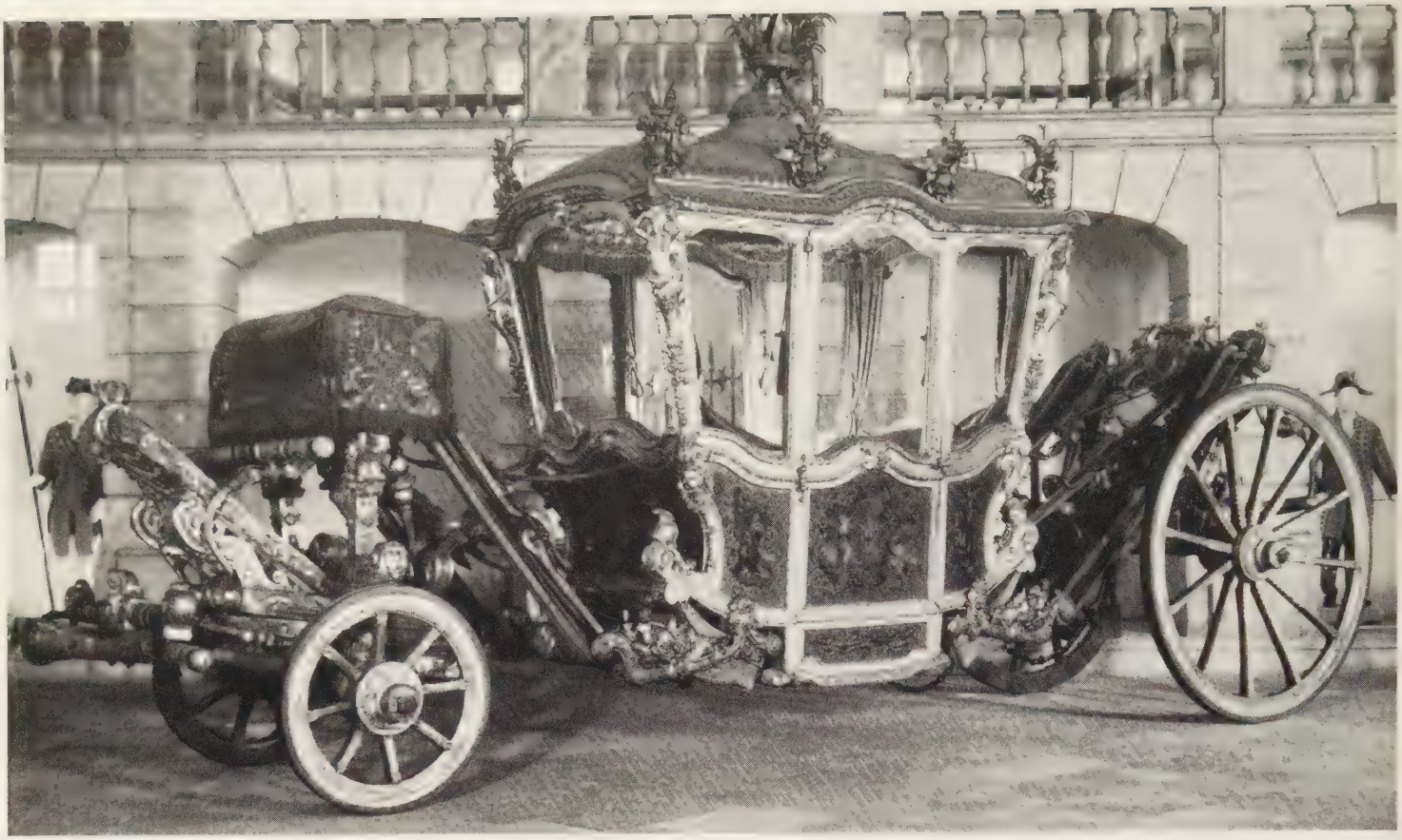
I den på barocka karosser välförsedda samlingen i Lissabon finns "Coche da Coroa",[7] som har intresse i detta sammanhang. Karossen var avsedd för João V:s personliga bruk och man har antagit att den tillverkats inför hans bröllop med Maria Anna 1708. Av stilistiska skäl är den dateringen för tidig, ett troligare tillkomstår är fr.o.m. 1713.[8] Karossen anses vara parisisk, men ateljé- och andra namn har inte bevarats. Vagnen har klara carosse moderne-karakteristika, trapetsoid silhuett, arkivolten över de fyra stora glasen och écrevissefjädring med stora troféprydda "mains". Besläktad med Berains behandling av listverk är växlingen

[7] Pereira Botto a.a. s. 123, samt Cagigal e Silva a.a. s. 33 f, bild 10–14. Kreisel a.a., s. 71, pl. 9a. Det är João V:s (1689–1750) franskorienterade smak som är grunden till att det portugisiska nationella vagnmuseet i slottet Belem i Lissabon innehåller en rik samling karosser från 1600- och 1700-talen, däribland flera av franskt ursprung och några av italiensk tillverkning. Det var det ekonomiska uppsvinget kolonien Brasilien med sina rikedomar medförde, som möjliggjorde dessa anskaffningar.

[8] Wackernagel har förbigått vagnen. H. Kreisel (a.a. s. 71) daterade Kronvagnen till omkring 1720, då t.ex. de vidgade fönsteröppningarna överensstämmer med det mode som slagit igenom vid tiden för Ludvig XV:s kröning 1722 (jfr Wackernagel pl. XVIII). Med hänsyn till detta och likheterna med Osunakarossen, bör Kronvagnens byggnadsår ha varit ca 1713–1720. João Castel-Branco Pereira vid Lissabonmuseet stöder dateringen.

Det portugisiska riksvapnet på dörren och Maria Annas monogram på ena sidofyllningen. Foto: Horácio Novaes.
The Portuguese national coat of arms on the door and Maria Anna's monogram on one of the side panels. *Cf p. 55 pict. c.*

Fjäderbeslag med "Abundantia" (överflödet). Foto: Heinz Jordan.
Spring shackle depicting "Abundantia".



João V:s av Portugal praktvagn, Kronvagnen, ca 1715–1720. Museu nacional dos coches, Lissabon. Foto: Horátio Novaes.
State ("Crown") coach of João V of Portugal. Lisbon.

mellan plana ytor och profiler. Men här är alla snidade i träet, även de tre horisontala, vilka på Stockholmskarossen var av metall. Liksom den senare har Kronvagnen målad pannådekor,[9] ett modernare drag än relieferna på drottning Maria Annas kaross.

Bakkarmen är av traditionell barocktyp med den av två voluter uppbyggda tvärbågen. Kungens och drottningens sammanvävda monogram (J, V, M A) synes under en krona hållen av putti. Det hjälmprydda huvudet på hjulaxeln följer däremot Berains system från förslagsteckningen. Däremot har man på båda Lissabonvagnarna övergivit Berainvagnens överliggare med hålkäl över axelträdet.

På ett storartat sätt har korgens övre del öppnats och lyfts genom att omgivande svickelfält avlägsnats till förmån för större fönsterglas, vilka når ända ut till hörnposterna och ned till mellanlistens svepande linje.

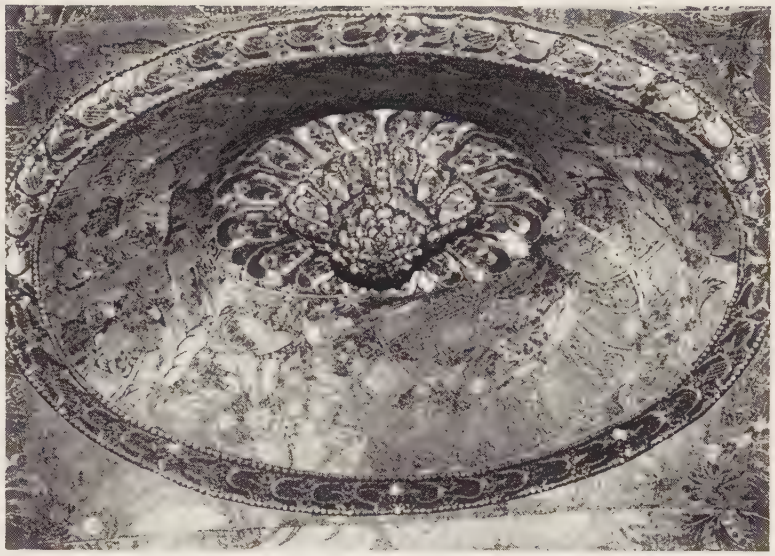
Intressant är den tryckta arkivolt som uppstått i sidoglasens överliggare och eftersträvar att likna dörrbågens.

Den mäktigt välvda imperialen har på mitten en oval förkroppning som tillkännager att här finns en plastiskt utförd *kupol* i korgens inre. Kupolovalen är lagd i färd-längdriktningen med en broderad rosett i mitten likt en slutsten. Det som 1696 utförts som en illusion hade alltså drygt tjugo år senare blivit tredimensionellt.

Kronvagnen har en *fotbotten utförd i boulleteknik*. Marketeriarbetet är utfört i *contre partie* med mönstret i sköldpadd inlagt i stora mässingsplåtar. Ett bandverk av blad följer fotbottnens sträckning i något stela former, med figurativa inslag av fyrfat, trollsländor, maskaroner och sköldar och sprödare kvistar av lager och vin i mellanrummen. Centrum upptas av en liten scen avsedd att ses från framsätet: två amoriner under en baldakin är sysselsatta vid en jord- eller himmelsglob. Mittlinjen markeras i färdriktningen av formationer med mosaikbotten ovan- och nedanför amorinscenen. Stigbrunnens sidor täcks av tre mässingsplåtar med bladkompositioner och i mitten Amor på en piedestal. På själva steget näbbas två fåglar (turturduvor?).

[9] Målningarna är täckta av flera lager mörknad skyddsfernissa, men tydbara personifikationer är bl.a. Justitia, Constantia, Temperantia mot landskapsbakgrund. Pannåbilderna omramas av dekor i gul-röd ströfärg (troligen avanturin) som kraftigt missfärgats av den oxiderade fernissan.

Bakkarmen och fjäderbeslag. Foto: Heinz Jordan.
The rear frame and spring escutcheon.



Kronvagnens imperial har en kupol i det inre. Foto: Heinz Jordan.
The imperial of the Crown coach has a dome inside.

Fotbottnen i Kronvagnen är utförd i second partie med mönster av sköldpadd inlagt i mässingsplåt. Fotstegets och sidornas mönster är desamma som på Osuna-karossen. Se s. 118. Foto: Horàtio Novaes.
The floor of the Crown coach, boulle-work in second partie, with patterns of tortoise-shell inlay set in brass plates. The step and the sides have the same pattern as the Osuna Coach. Cf. p. 118.

Denna intressanta korpus rymmer således samma två viktiga komponenter från Stockholmskarossen, kupol och marketerigolv, men saknar helt bärkraften i Berains idé med korrespondens mellan imperial och fotbotten, då inget sammanhållande tema finns.

Ambassadör Osunas kaross 1713

Nästa stora karossprojekt har bevarats till eftervärlden genom en foliopublikation från 1714 och gäller den spanske ambassadören hertigen av Osunas[10] livvagn, *"Premier Carosse Doré"*, som anses ha tillverkats i Frankrike. Publikationen omfattar sex blad med olika vyer av vagnen samt titelblad med presentation:

"Premier des magnifiques Carosses de MONSEIGNEUR LE DUC D'OSSUNA Ambassadeur Extraordinaire et Premier Plenipotentiaire de Sa Majesté Catholique Philippe: V. pour la Paix faits Pour l'Entreé Publique de son Excellence A UTRECHT. M.D.C.C.XIII."[11]

I likhet med projektet för Wilhelm III har vi här att göra med en fransk dessinatör, *Bernard Picart* (1673–1733)[12], utvandrad till Holland. Marot och den sedan 1710 i Amsterdam bosatte Picart var två av de främsta företrädarna för fransk smak i Holland. I Picarts omfångsrika oeuvre – nästan 1300 kopparstick – är dessa blad utan motstycke och karossen byggdes av titeltexten att döma inför avslutandet av fredsförhandlingarna i Utrecht. Datum för Osunas intåg kan därför ha varit den 13 juli 1713, dagen för separatfördragens undertecknande.

Hertigen av Osunas uppdrag hade varit att som ambassadör för en särskild beskickning vid fredskongressen i Utrecht företräda den spanska kronans intressen vid förhandingarna i spanska tronföljdsfrågan. Han var befullmäktigad minister att föra separatförhandlingar med de allierade. Denna särställning och den mycket stolte hertigens illustra börd får ses som utgångspunkten till hans storståtliga uppträdande i Utrecht. I hans person sammanfattades alla drag som för samtiden var kännetecknande för ett idealt sändebud. Hans väl

B. Picart, titelblad till "Premier des Magnifiques Carosses", 1714. Nat. Mus.

B. Picart, Premier des Magnifiques carosses, 1714.

utvecklade självkänsla kommer till uttryck redan i idén att föreviga sin entré genom en påkostad publikation av den egna livvagnen, och än mer i dess dekorativa program som förhärligar hertigen själv, ej hans kunglige uppdragsgivare.

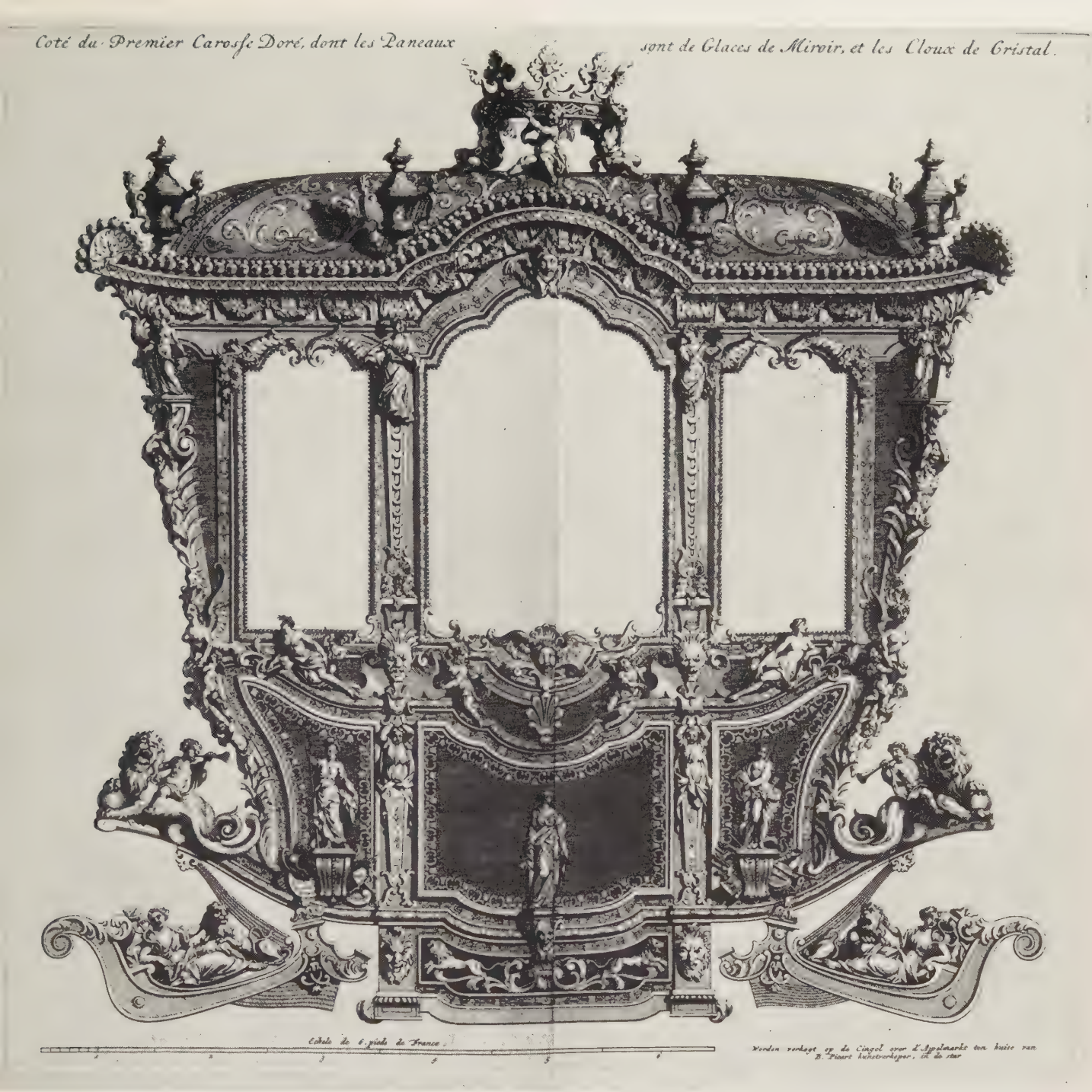
Picarts lösning är mycket originell. Han har utgått från den klassiska stora karosstypen (precis som Berain och Marot) men genom impulser från olika förebilder med djärv fantasi och nya material smält samman intrycken till nya former i ett konstverk av ytterligt stegrad prakt.

Den bibehållna grundstrukturen följer traditionen från 1690-talets karosser med en fönsterbas-

[10] Hertigen av Osuna, Francisco de Paula Téllez-Giron (1678–1716), hade synnerligen förnäma anor. Han var son till en vicekonung av Sicilien och anfader var don Pedro Téllez-Giron, grand av Spanien och vicekonung av Neapel, som 1562 av Filip II erhöll titeln Hertig av Osuna. Diccionario de historia de España, bd 3, Madrid 1969, s. 140 f. Wackernagel a.a., s. 117 not 332.

[11] Nat.mus. Ornamentsticksaml. XIV:2. Wackernagel a.a. s. 115 ff.

[12] Bernard Picart, kopparstickare, tecknare samt träsnidare och miniatyrmålare m.m. Utförde många bokillustrationer. Gick i lära hos fadern Etienne Picart, från 1689 hos Sébastian I Le Clerc. Han begav sig första gången till Nederländerna 1696 och vann en pristävling vid Antwerpens akademi. Återvände till Paris 1698. Liksom Marot var Picart protestant och såg sig nödsakad att lämna Frankrike efter återkallandet av ediktet i Nantes 1685. Med Cronström som förmedlare ämnade han 1710 bege sig till Sverige, men blev kvar i Haag och senare i Amsterdam, där han fann ett rikt arbetsfält genom sina kontakter med inflytelserika, förmögna franska protestanter. Ang. Picarts Sverigeplaner 1709–1710, se Correspondance a.a. s. 370 f. M. D. Henkel, Picart i Thieme-Becker, bd 26.



B. Picart, "Premier Carosse Doré", spanske ambassadören hertigens av Osuna kaross, körd vid fredsförhandlingarna i Utrecht 1713. Fyllningarna var av spegelglas, fästade med stift av kristall och all dekor förgylld. Nat.Mus.

Coach of the Spanish ambassador, the Duke of Osuna, driven in his "entré publique" at the peace negotiations in Utrecht in 1713. The panels were of mirror glass, secured with crystal rivets, and all the decorations were gilded. Engraving by Bernard Picart, Amsterdam 1714.

linje och betonad mittaxel. Konturen anknyter med sin mer sammanhållna form till Marots karossprojekt (1698), som hade kommit i en nyutgåva 1712, men har en högre imperial. Tyngden från denna tycks verka på listverket i korgen, vilket givit efter och bågnat ända ned till korgbottenlisten och gör mellanlisten buktande i intervaller likt en reflex uppifrån.

Pilastermotivet med karyatider vid dörrarna fanns redan på Stockholmskarossen (och på Maria Annas vagn) liksom bakväggens figurframställningar på såväl nedre som övre pannån, vars draperihållande putti är vanliga hos Berain. Girlander i gesimsens djupa hålkäl fanns utfört på Maria Annas bröllopskaross fem år tidigare och då även vattennymferna med roder och urna i svicklarna,

Deriere du Premier *Carosse doré.*

Le devant du Carosse ést semblable au deriere, a la reserve de l'ornement marqué A. ci a coté, qui ést en place de ce lui marque B. et le paneau C. qui ést percé et sans aucune figure.

Osunakarossens bak – alternativt framvägg. Nat. Mus.

The front and rear walls of Osuna's coach.

vaserna, hermpilastrarna, fjäderbeslag och lejon med puttiryttare vid nedre korghörnen har liknande utformning kan det inte uteslutas att Picart på något sätt kommit i kontakt med det projektet och tagit intryck av det.

Med stor formglädje har den klara tektoniken i tidigare objekt brutits sönder och ett korgskal gestaltats där dekoren hävdar sin självständighet. Under sidofönstren bryter gestalterna igenom sina avgränsade fält och avtecknar sig mot sidoglasen. Fönstrens överliggare bildar ymnighetshorn, vilka "lyfter" glasrektangeln och med en bågform i tre intervall har dörrens överstycke fått en starkare vertikalitet. Imperialens valv omges av stora vaser och på dess mitt bär en grupp putti kronan på sina skuldror. *Première carosse doré* hade fyllningar av spegelglas som nådde ända upp till fönsterramarna och var fästade med stift av kristallglas. Av samma material var knappraderna runt imperialens kant.

Speglarnas verkan blev att väggarna tycktes immaterialiserade och de framförställda rundskulpturerna på sina socklar än mer förkroppsligade.

Apollo och muserna flankerar samförståndets Concordia på dörren medan fjäderbeslagen visar allegorier för handeln. Dörrmaskaronen med sina fjäderplymer är ett Berainmotiv vilken återkommer som herm på bakväggen mot vars insvängda vägg spegelglasen hålls på plats med bronslister. Reliefen ovanför framställer Pax sittande på en klippa med murtorn och lejon intill, och syftar på uppdraget i Utrecht, men lika mycket på hertigens egen person, då murtornet och lejon ingår i Osunas vapen. På bakkarmen lyfts detta vapen högt över uppvaktande myllret av figurer med olivkvistar och tritoner som basunerar ut det fredliga värvet: två vildar, eller indianer, med fjäderdiadem och palmkvistar symboliserar Spanien som kolonialmakt, men den spanska monarkiens vapen eller krona finns ej här. Det är Osunas personlighet som framhävs i första hand.

Den luxuösa interiören presenteras på tre blad med en *fotbotten* i boulleteknik i *première partie* samt textilier täckta av kraftfull vegetativ dekor med figurinslag. Klädseln av *silverdamast var broderad i hög relief* med guld och kulört silke. I fondens mitt syns en öppning där gudadottern Juno, himlaljusets gudinna, tronar på moln och i imperialens mittfält färdas Aurora i sin vagn lyftande en olivkvist. I hägnet av dessa ljusbringare var hertigens säte likt en fredsfurstes, vars lyckosamma värv spelande och dansande figurer på och kring imperialen glädjer sig åt. Mot textiliernas yppighet kontrasterar fotbottnens tunnare, mer tyglade mönster. Det är ett tämligen glest bladoch bandverk som vecklar ut sig över golvets ytor och kring en central vas med fredens olivkvistar.

Väsensskillnaden mellan fotbottnen och övriga delar är väsentlig. Fotbottnens mönster är av en art som inte anknyter till karossdekoren i övrigt varför jag emot Wackernagel vill hävda att det inte kan vara Picarts invention. Det torde kunna bevisas enligt följande undersökning.

Exkurs om marketerigolven

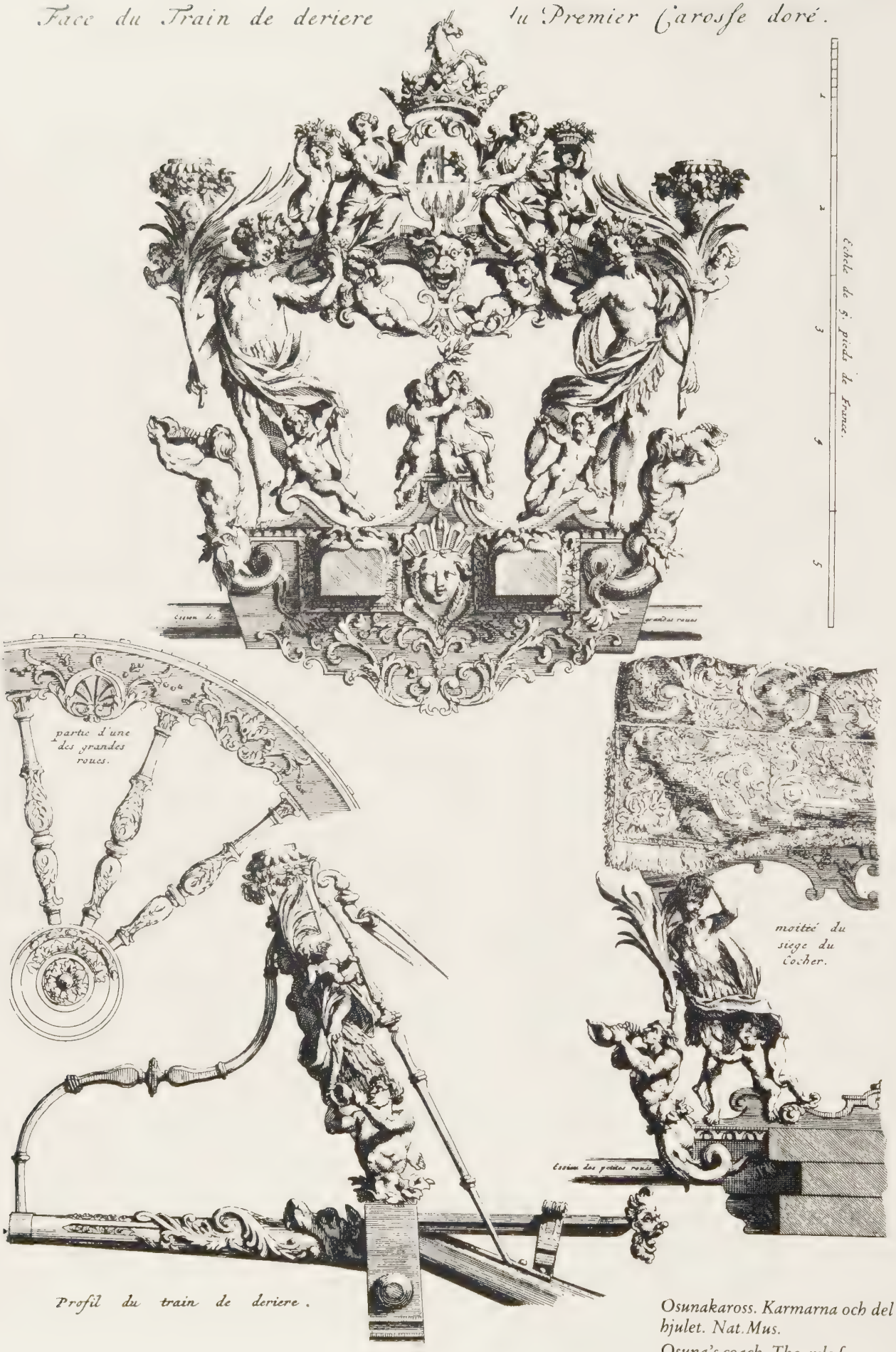
Vid jämförelse mellan Osunakarossen och Kronvagnen är följande överensstämmelser frapperande:

1. att fotbottnarnas mönster är likartade till uppbyggnad och har samma något torra prägel, är riktade mot framsätet,
2. att de saknar korrespondens med imperialen,
3. att fotsteg och stigbrunnar har *identiska mönster!*

Min hypotes är att Kronvagnens och Osunakarossens fotbottnar kan ha kommit till i samma ateljé och att det måste ha funnits åtminstone tre likartade marketerigolv.

Vi erinrar oss att Cronström 1696 försvarat det höga priset på Kröningsvagnens fotbotten med att ett sådant karossgolv var exklusivt och endast gjordes i ett exemplar, naturligtvis i première partie. Eftersom Kronvagnens fotbotten är i contre partie, måste den ha haft en föregångare i première partie. Överensstämmelserna med Osunakarossens senare levererade fotbotten ger vid handen att de kan ha kommit från samma ateljé, där man tydligen arbetat med utgångspunkt från en mönsterskatt som fritt varierats. Sannolikt producerade denna ateljé minst tre fotbottnar av detta slag.

Marketerigolv i praktvagnar hade blivit alltmer efterfrågade under Ludvig XIV:s senare regeringstid, vilket gjorde att en eller eventuellt flera ebenister precis som vid möbeltillverkningen började arbeta med "pendanger" i première och contre partie (äv. seconde partie). Vid en beställning utfördes inläggningar till två golv samtidigt, emedan man kunde räkna med att snart få en köpare även för det andra, samtidigt som man kunde erbjuda ett något lägre pris och snabbare leverans. Genom att inskränka mönstrets utbredning och inte låta det nå ut till kanterna, vilka i stället ramades in av breda, odekorerade band, blev golvmönstret i contre partie lättare anpassbart till dimensionerna på en andra kaross. Bredden på de omramande banden kunde ökas eller minskas efter en aktuell golvstommes mått senare. Exempel på ett sådant anpassat marketerigolv är Kronvagnens. Vid



Osunakaross. Karmarna och del av ena hjulet. Nat.Mus.

Osuna's coach. The axle frames and part of one wheel.

Osunas kaross. Mönster för imperialens och fondens broderier som utförts i kulört silke och guld på silverdamast. Nat. Mus.

The pattern of the imperial upholstery and the inside rear wall. Relief embroideries of coloured silk and gold on silver damask.

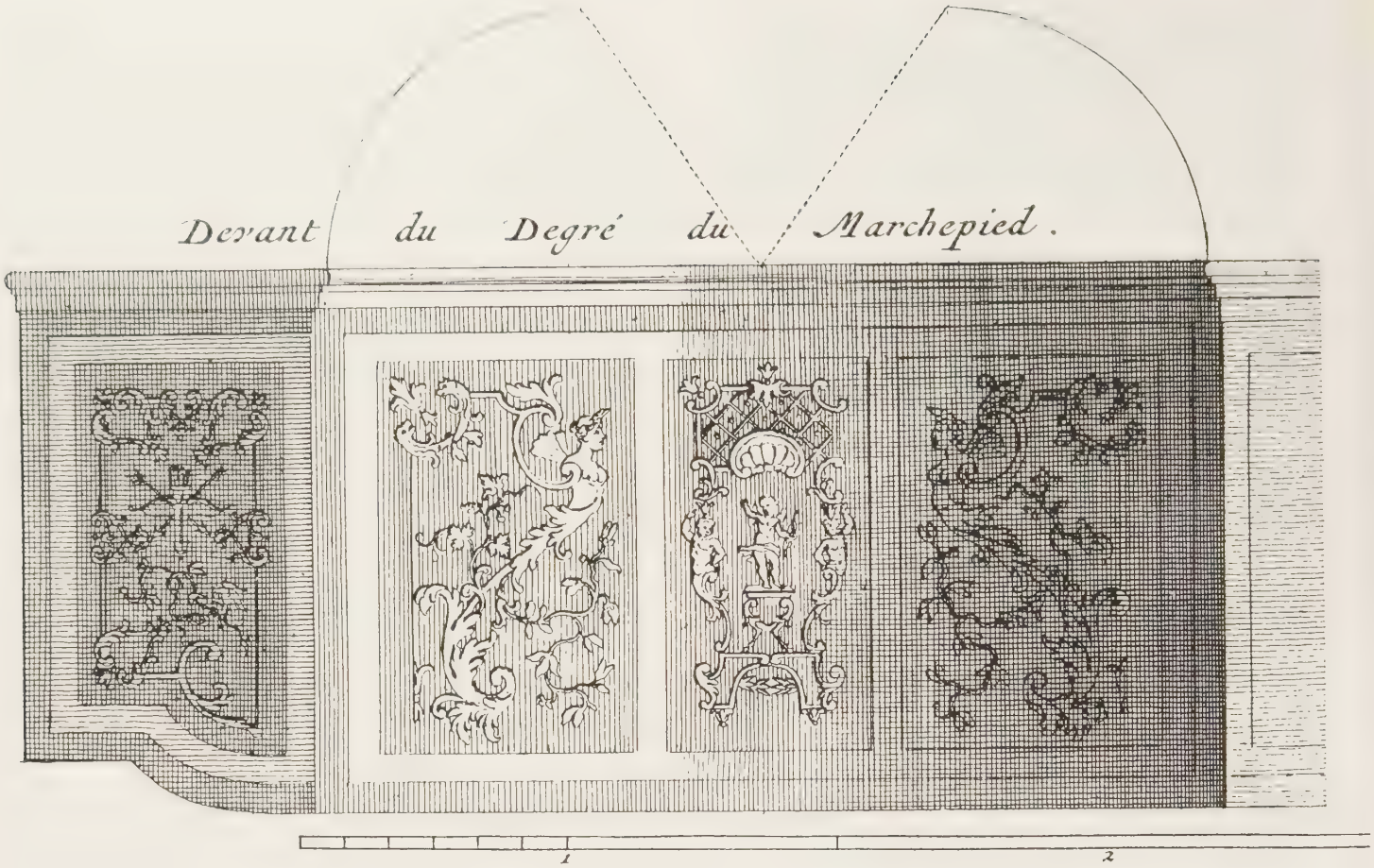
jämförelse med Berainvagnens komplicerade marketerimönster är detta av avsevärt enklare utförande. Slående är just att mönstret ej täcker hela ytan utan kantpartierna är ersatta av breda, släta sköldpaddsbårder. Dessutom har mässingsfonden i själva golvytan, second degré, skarvats på vardera sidan om stigbrunnen med odekorerade plåtar. På samma sätt har dekoren på stigbrunnarnas sidor omramande lister som kan måttanpassas och tröskelpartiet med dess inläggningar har av platsbrist reducerats till ett smalt band.

Sin långa Hollandssséjour hade Osuna enligt uppgift avbrutit med en vistelse i Paris en tid före entrén i Utrecht, vilket innebär att han bör ha haft tillfälle både att följa arbetet med karossen och ombesörja beställningen av fotbottnen. När Bernard Picart senare i kopparstick fått uppdraget att föreviga praktvagnen avbildade han givetvis även fotbottnen. Vilken parisisk ateljé som tillverkat de två fotbottnarna är det ej min avsikt att utreda i detta sammanhang. Säkert är att André Charles Boulles kan uteslutas av såväl stilistiska skäl som kvalitetsmässigt, då den grovhet i utförandet som det i Lissabon bevarade golvet uppvisar, speciellt på de lodräta sidorna, inte förekommer på säkra eller Boulle tillskrivna arbeten.

Berainvagnens fotbotten med sitt intrikata mönster och precisionen i inläggningsarbetets anpassning till stommen kännetecknas till alla delar av Boulleateljéns höga kvalitet och framstår i sammanhanget som en solitär.

Till denna trilogi av bevarade praktfotbottnar vill jag foga ytterligare en. Visserligen är den av helt annat kynne än de nämnda, men av ett utförande som gör att den förtjänar att lyftas fram i ljuset. Med tunna linjer tecknar mässingstråd som inlagts i elfenben ett yvigt slingrande rankverk mot den ljusa bottnen. Elfenben hade uråldrig tradition som inläggningsmaterial på praktmöbler i Italien, varifrån fransmännen lärt intarsiatekniken. Men detta vagnsgolv röjer sitt ursprung i Rom[13] och

[13] Nr. 9 i Lissabonsamlingen. Karossen var den förnämsta av tre praktkarosser (även nr 10, 11) som tillverkades i Rom för markisens räkning. De användes bara en enda gång, i intågsprocessionen i Rom. Påven Clemens XI hade året innan, 1715, skänkt kung João V en kaross (nr 15 i Lissabon) som utgör en blandning av gammalt och nytt, ett slags felande länk mellan sydeuropeisk öppen och nordeuropeisk sluten typ. Den är inglasad runtom, utom i de breda dörröppningarna, fyllningarna är målade men textila reminiscenser finns i form av en lambrekäng runtom och t.o.m. textilt utslag till dörr. Se Cagigal e Silva, a.a. bild 15. Pereira Botto a.a. s. 89 ff.



Osunas kaross. Fotbottnens fotsteg, inläggningar i première partie. Jmfr. bilden nedan och s. 120. Nat. Mus.
Osuna's coach. The flor inlays were of tortoise-shell and brass, première partie. Cf. p. 120.

Kronvagnens fotsteg och sidor. Foto: Heinz Jordan.
The Crown coach, the step.

Markis de Fontes' kaross vid ambassaden till Rom 1716. Välvd kartusch i imperialen. Museu nacional dos coches, Lissabon (se bild s. 25) Foto: Heinz Jordan.
De Fontes' kaross. Fotbottnen med inläggningar av elfenben och mässingtråd. Foto: Horácio Novaes.
De Fontes' coach has an arched cartouche in the imperial and a floor with ivory and brass wire inlay. Cf. p. 25.

användes där av portugisiske *markisen de Fontes,* vid dennes ambassad till påven år 1716. Som representant för den yppiga berninibarocken står karossen i kontrast till de tyglade franska carosses modernes och överskrider även till måtten denna riktnings största exemplar.[14] Karmarna består av skulpterade figurgrupper i stark rörelse och med öppen, generöst bukig korgform, även utvändigt textilklädd; den italienska traditionen höll fast vid den öppna karosstypen ännu in på 1700-talet. Imperialens mitt är förhöjd, ett tecken på högsta rang, men inte med en oval välvning utan flersidig. Kongruens med fotbottenmönstret saknas. I takmitten syns det portugisiska riksvapnet i upphöjt broderi. Ambassadör de Fontes förhävde sig inte synligt i karossens dekor!

I vedutor samt kopparstick med framställningar av bl.a. historiska händelser förekommer summariskt tecknade vagnar, där vissa karakteristiska drag ändå framgår tydligt. Därmed kan man få fler hållpunkter för bedömning av den fortsatta utvecklingen, ibland kompletterade med arkivaliska uppgifter.

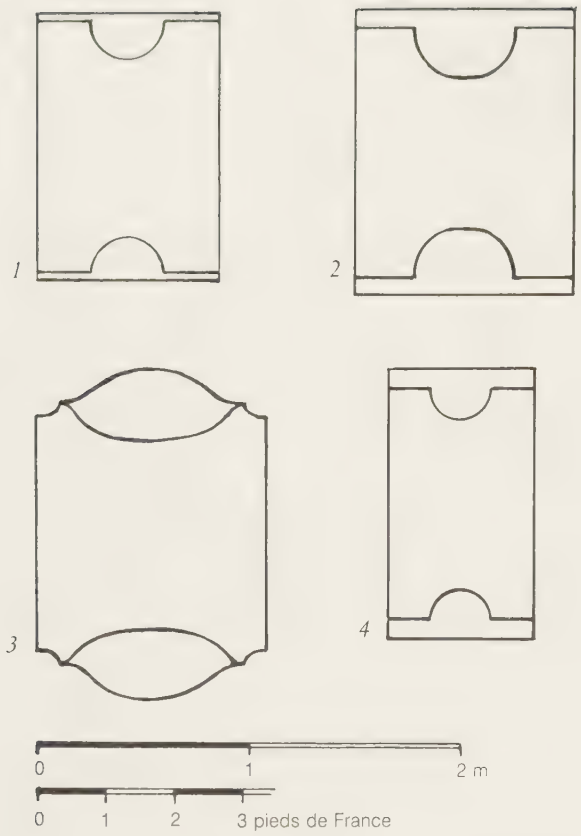
Dörrarkivolt tycks ha saknats i karossprojekten under det första decenniet efter 1696, vilket enligt Wackernagels antagande eventuellt kan hänföras till att det till en början var ett drag som var förbehållet de förnämsta ceremonivagnarna.

Arkivolten över dörren och den starka trapetsformen från Berainvagnens korpus 1696 togs upp i en parisbyggd kaross för den venetianske ambassadören Alviso Mozenigo,[15] vilken användes vid dennes entrée publique i januari 1709. Mozenigos livvagn drogs av åttaspann, vilket hästantal således finns belagt även utanför den kungliga familjens krets.

För franska hovet tillverkades en påkostad ambassadörsvagn 1714 som av beskrivningar att döma tycks anknyta till den året yngre Osunakarossen, försedd med 7 glas och dekor av förgyllda

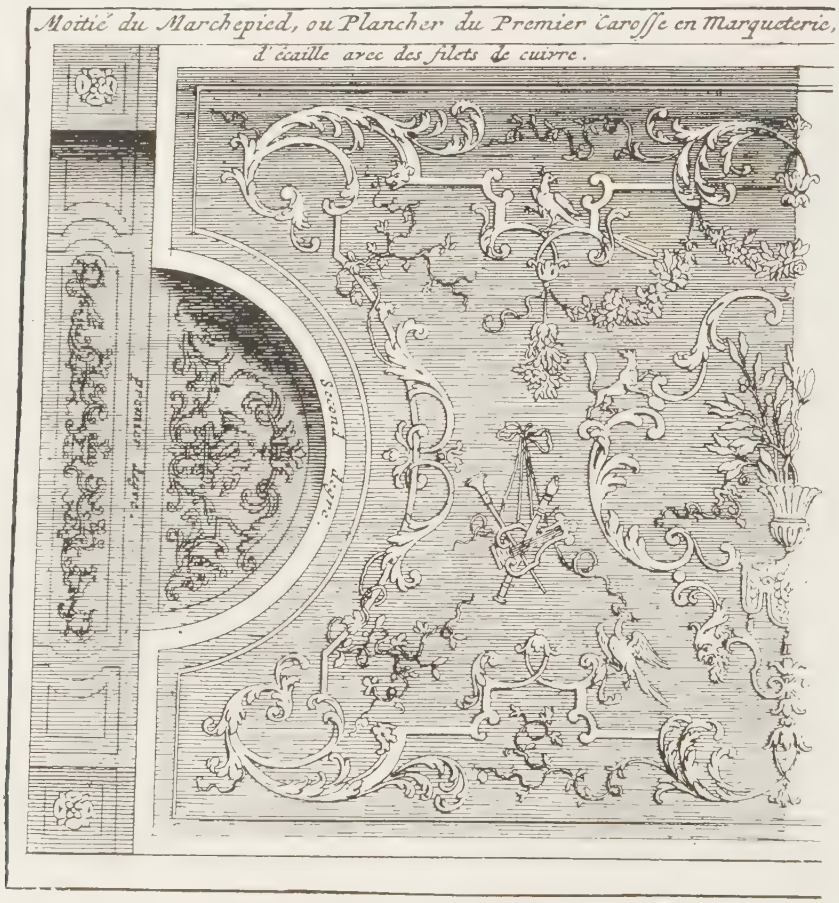
[14] Karossen är 7,25 m. lång, 3,60 m. hög och 2,35 m. bred.

[15] Wackernagel a.a., s. 110 ff. Framställningen i det följande stöder sig på dennes arbete, kap. III, Höhepunkt und Zerfall der "Carosses-modernes".



Marketerifotbottnarnas storlek, ca-mått: 1) Kronvagnen (längd 123 cm, bredd 86 cm), 2) Berainvagnen (längd 102 cm, bredd 131 cm), 3) de Fontes' kaross (längd 108,5 cm, bredd 153 cm), 4) Osunas kaross (längd 67,5 cm, bredd 121 cm). Uppmätningsritning av Heinz Jordan.

The proportions of the floors of the Crown Coach, the Berain Coach, de Fontes' coach and Osuna's coach. Scale reconstruction drawing.



Osunas kaross. Fotbottnens mönster. Jmfr. bild s. 118.

Osuna's coach, the floor pattern. Cf. p. 118.

bronser mot blå fond och på imperialens hörn "fleurs de lys" i samma material.

1701 höll en spansk ambassadör sin entré i Paris i en kaross vars imperial var utformad som en kupol, *"fait en dome"*, vilket gör den till ett mellanled mellan Berainvagnens och Kronvagnens plastiskt modellerade tak. Under den raka gesimsen avslutades fönstren av en jämnhög rad bågar utan särskild markering över dörren. Ytterligare en kupol-imperial är känd från 1715, den spanske ambassadören hertigen de Ribeyras carosse de corps var så utrustad.

Från 1718, när Frankrike och Österrike återupptog de diplomatiska förbindelserna, är en ambassadörsvagn från respektive land känd. För österrikiska kejsarhusets representant, greven von Königsegg, tillverkades en kaross i Paris av de främsta mästarna där och dessinatör var målaren *M. Peraud*, medarbetare till Jean II Berain (vilken efterträtt sin berömde far som Dessinateur du Cabinet du Roi).

Alla sju fönstren hade rundbågig avslutning upptill och korpus' rikt målade fyllningar följde ett program som både framhävde kejsarhusets segrar över turkarna och den lyckosamma freden samt visade grevens vapen omgivet av hans personifierade dygder. Interiören var hållen i de österrikiska färgerna rött och silver.

Den kaross hans franske kollega greven de St. Luc använde finns återgiven på en teckning i Compiègne och visar att den hade släktskap med Osunakarossen i sin begynnande löshet i tektoniken samt att den hade girlanddekor i gesimsen. Alla fönstrens överliggare var bågformade, utan att bryta upp den helt raka gesimsen.

Omkring 1715 hade arkivolten över dörren blivit ett populärt motiv och återfinns oftare på paradvagnar utanför den kungliga kretsen, d.v.s. de högadligas. Detta år efterträddes solkungen av sin endast femårige sonsons son Ludvig XV. Vid dennes första offentliga uppdrag vid "lit de justice", kördes fyra kungliga karosser, vilka förutom nämnda arkivolt hade flera gemensamma drag: svickelfälten runt fönstren var borta och fönsterglasen därför vidgde ända ut i hörnen och till korgens mellanlist. Sidoglasen hade bågformade överliggare under den raka takgesimsen (jämför med Kronvagnen och Osunakarossen), men imperialerna var tämligen flacka. Imperialen undantagen utmärkes Coche de Coroa av de nämnda dragen.

Till denna nya korggestaltning bör även den första franska kröningsvagnen från 1722 ha anslutit sig, enligt en rekonstruktion efter källskrifter som Wackernagel försökt göra. Emellertid finns denna "Carosse du Sacre" ej avporträtterad och är märkligt nog föga uppmärksammad i litteraturen.[16] De här undersökta vagnarna visar hur fast det klassiska form- och dekorschemat etablerades och därmed utgjorde grunden för karossbyggnadskonsten. Dekorgestaltningen visar formlån som låter förstå att det förekommit en stor spridning av förlagor och "porträtt" av representanter för den högsta vagnsklassen. Berains stil dominerade lika stort här som inom inredning och övrigt konsthantverk och man kan utgå ifrån att flera dekorförslag till karosser av både honom och andra samtida funnits i omlopp än de som är kända i dag.

Karossdekoren utvecklades efter två riktlinjer, en arbetade med plastisk dekor i den äldre Ludvig XIV:stilens anda och företräds av den i trä snidade Maria Annas vagn. Denna ter sig som en bas för den senare Osunakarossen, som i sitt materialöverdåd har många äldre drag. I Osunas vagn nöjde sig inte figurerna med att vara inramade reliefer utan trängde ut ur sina ramar eller stod som rundskulpturer mot en av spegelglas visuellt eliminerad fond. Här fanns rikedom och excesser i material som gör karossen till en barockens höjdpunkt, men också en riktningens slutpunkt, det gick inte att komma längre.

I stället blev det den på Berainvagnen realiserade målade pannådekoren, där de skulpturala elementen återbördades till ramverket, som ledde vidare i utvecklingen av korpusdekoren. Samma riktning följdes i Wilhelm III:s och Joâo V:s karosser och blev senare förhärskande på den nya vagnstyp, berlinaren, som skulle komma att konkurrera med karossen.

Relationer till inredningskonsten

Dekor och symbol i ceremoniell miljö

I det föregående har vi sett hur de yppersta förmågor engagerades vid formgivning och tillverkning av högsta rangens vagnar, konstnärer och hantverkare som vanligen ledde eller deltog vid inredningen av slott och andra representativa miljöer.

Min tes är att de integrerande delarna på det officiella livets scen formades efter likartade principer inbegripet karosser med ceremoniell roll. Beroende på statsceremoniens art kunde scenen utgöras av stadens "rum", platsbildningar och gator, ibland med speciell utsmyckning och

[16] Wackernagel har emellertid samlat några av tillverkarnas namn och sökt att rekonstruera dess utseende. Kostnaderna för tillverkningen lär ha varit drygt 70.330 livres. Wackernagel a.a. s. 158 ff.

tillfällighetsarkitektur vid fester o.dyl., eller scenen kunde vara de därför arrangerade gemaken i byggnadernas inre.

Under barocken var vagnsbyggnadskonsten starkt förankrad i den kungliga miljön med band som gick djupare än de rent dekorativt-formala parallellerna mellan interiör- och vagnsdekor, vilket skall visas genom följande analys. Vagnsinteriörerna är föga beaktade och här skall särskild uppmärksamhet ägnas åt de två rumselement – kupol och marketerigolv – som utmärker Berainvagnen och dess efterföljare.

Låt oss betrakta dispositionen av en typisk kunglig våning som den skapades under barocken. Planlösningen till slottet i Versailles var förebildlig, den varierades och fick efterföljare i hela Europa, även i Stockholm.[1] Kungens våning bestod ofta av en rumssvit där sängkammaren var förnämast och tjänade som audiensrum och rummet framför kallades förmak, "antichambre". Rumssviten inleddes med ett vaktrum, drabantsal och småningom adderades flera rum t.ex. tronsal mellan detta och sängkammaren. Besökaren trädde först in i drabantsalen och för varje rum som passerades ökade upplevelsen av prakt och stegrad status i enfiladen, tills man nådde våningens bländande fokus, paradsängkammaren. Planen dubblerades normalt med en våning för drottningen, lika påkostat inredd som kungens.[2]

Tronen och praktsängen symboliserade monarkens makt och upphöjda ställning. Sängkammaren tillmättes speciell betydelse genom de dynastiska föreställningar som hade knutits till den och manifesterades i symboliska riter som sängledningen vid äktenskapets ingående.[3] Den del av rummet där sängen stod var avskärmad från den övriga delen genom en balustrad, ibland kombinerad med en alkovvägg. Innanför balustraden tog regenten plats vid audiens och tillträdet dit var förbehållet ett fåtal.

Golvet innanför balustraden var av särskilt dyrbart utförande i olika träslag och liksom tronstolspodier förhöjt till en estrad, med ett eller flera steg. Den högre nivån gav också känslomässigt intrycket att den som tog plats där stod över omgivningen. Samtidigt både såg och syntes vederbörande väl. Tronen försågs med en himmel, baldakin. Även över sängen i alkoven/paradsängkammaren fanns en himmel. Den kunde vara välvd, "fait en dôme", och kallades ofta imperial.

Det ligger nära till hands att se vagnsgolv i intarsia som en förgrening av möbelkonsten. Tekniskt sett är detta riktigt, men i historisk belysning framstår idén till dylika golvpartier mer facetterad och långt intressantare. P.gr.av sin placering och speciella funktion har vagnsgolven en helt annan valör.

Med parkett, det franska *parquet,*[4] avsågs ursprungligen en inhägnad skog eller park. Det kom senare att beteckna skrank och mindre inhägnad över huvud taget; ordet användes för en med balustrad avgränsad mindre del av ett rum, där främst kungen – eller annan dignitär – hade sin plats t.ex i rollen av högste domare. För att betona dess speciella karaktär var denna avbalkning förhöjd och materialmässigt finare behandlad än det övriga golvet.

På likartat sätt utfördes och särskildes tronpodier eller alkovgolv i paradsängkammare från det övriga rummets trägolv. Inläggningarna i olika material och intrikata mönster, "parquet marqueté", lades främst i mindre rum och på estrader. De tidigaste estraderna var enkla och vanligen täckta av dyrbara mattor, ett bruk som man aldrig frångått. I Sverige har mattor varit regel på tronpodier. Från 1700-talets slut finns däremot ett podium,

[1] Statsvåningens utveckling redogörs för i P. Thornton, Seventeenth century interior decoration, New Haven och London (3. uppl.) 1981. Kap. III The architectural framework, s. 59 ff. fig. 60, 61. A. Marie, Naissance de Versailles, II, Paris 1968, s. 227 ff., pl. CV-CVII. L.Hautecoeur, L'histoire des chateaux du Louvre et des Tuileries, Paris 1927, kap. L'appartement du roi, s. 50 ff. Stockholms slotts historia II, planorientering s. 75 ff., våningarna s. 91 ff.

[2] Thornton a.a., s. 57. Det stora galleri som brukade förbinda de båda kungliga våningarna var inte ett ceremoniellt rum utan en promenad- och festsal. Om galleriets framväxt i arkitekturen, se W. Prinz, Die Entstehung der Galerie in Frankreich und Italien, Berlin 1970.

[3] En praktsäng användes sällan, och även sedan själva möbeln avlägsnats ur interiörerna bibehölls sängkammaren som ett självklart led i en vånings disposition. Franska källor uppger att kungens och drottningens säng varit föremål för en nästan religiös vördnad och personer som passerade sängen bugade inför den, t.o.m i vardagslag när den stod oanvänd. H. Havard, Dictionnaire de l'Ameublement, bd 3 "Lit", sp. 411, 413, 383. Dens. bd 1 "Alcove" sp. 45 ff. Dens. bd 4 "Trône" sp. 1451 ff. Av D. Marot finns förlagor till sängar med välvd himmel, Das Ornamentwerk des Daniel Marot, Berlin 1892, s. 221. Paradsäng och kaross hörde till de främsta tecknen på rikedom, R. de Felice, Meuble français sous Louis XIV et la régence, Paris 1922, s. 6 ff.

[4] Havard a.a. bd 4, "Parquet" sp. 118 ff. "Le parquet de la justice du roi" fig. 60. Dens. bd 3 "Lit", pl. 29 "Lit de justice". "Estrade" bd 2, sp. 516 ff.

[5] M. Lagerquist, G. Haupt, Ebeniste du Roi, Nordiska Museets handlingar 92, Uddevalla 1979, bild 6. Jean E. Rehn lär ha stått för utformningen och A. Masreliez snidade vaggan. Dessa personer utförde även den vagn som Gustav III skänkte till kejsarinnan Maria Theresia av Österrike 1776, vilken vagn snidades av Adrien Masreliez, se S. Svärdström, Vagnen och släden. – Lrk 10:1–2 1964.

[6] Se resp. konstnärsnamn och "Marqueterie" i Havard a.a. samt E. Molinier, Histoire des arts appliqués à l'industrie, bd 3, Paris 1896–1911. Thornton a.a. s. 92 A. Félibien, Des principes de l'architecture, Paris 1690, s. 450 (De la Marqueterie).

Audiens hos Ludvig XIV i Fontainebleau 1664. Vävd tapet, Mobilier Nationale, Paris.
An audience with Louis XIV at Fontainebleau in 1664. Woven tapestry.

Balustrad/skrank på estrad. Ceremoni i St. Espritorden. Detalj av kopparstick av Abraham Bosse. Kunstsammlungen der Veste Coburg.
Balustrade on dais. Dubbing knights of the Order of the Holy Ghost. Detail from engraving by Abraham Bosse (1602–1676).

eller en sockel i tre steg som utfördes till kronprins Gustav (IV) Adolfs vagga (1778) av ebenisten Georg Haupt.[5]

Berömda ebenister som Jean Macé, Pierre Golle, André Charles Boulle och senare Jean Oppenord[6] anlitades för estrader åt kungafamiljens medlemmar på slotten, men inget av deras mästerverk i marketerigenren är bevarat. En ritning till det marketerigolv Golle gjorde i Cabinet doré i Dauphins våning i Versailles ger en aning om denna forna elegans. Rummet intill, Grand cabinet, hade formgivits av Berain och där hade Boulle 1683 utfört golvinläggningarna som sades vara extremt vackra.

I sin avhandling om inredningskonsten, "Traité de la décoration intérieure", beskrev Nicodemus Tessin d.y. Ludvig XIV:s gemak i Versailles vid

1600-talets slut. Balustraden var av silver, varpå åtta stora kandelabrar placerats och golvet därinnanför hade ett utsökt inläggningsarbete; "La Pavé dessous le Lit derrière la tres superb Ballustrade d'Argent avec ses piedestaux, etoit d'un ouvrage de Marqueterie tres fin".[7]

En teckning av Claude III Audran visar rummet efter år 1700, sedan det flyttats och fått det utseende som i stort bevarats till i dag, marketerigolvet undantaget.[8] Taket som är välvt, markeras av en oval och fondväggen med sin arkadbåge har formats som en teaters proscenium.

Etiketten kring monarkens person hade utvecklats efter liturgiska förebilder och detta var en magnifik fond till den kungliga estrad där ceremoniella förställningar som "lever" och "coucher"[9] ägde rum. När tronsal hade införts, skedde de solenna mottagningarna där.

Kungens sängkammare i Louvren, iordningställd av Louis Levau vid mitten av 1650-talet, hade estrad i alkoven och rummets plafond utfördes med dubbelt valv, det inre format till en oval.[10] Taket i alkoven var även det prytt av en oval.

En förtjänstfull undersökning av praktgolv från renässans och barock har Hiltrud Kier utfört.[11] Hon anser att när intarsiagolven börjar förekomma i större antal under Ludvig XIV:s tid, skedde det under inflytande av den speciella möbelkonst med yttäckande inläggningar som då gynnades. Mönsterbildningen däremot styrdes av plafondernas schema. De mest exklusiva marketerigolven lades i småkabinett, tronrum, alkover och på podier.

Arkitekturteoretikerna föreskrev att golven skulle inlemmas i rumsgestaltningen, vilket iakttogs av alla stora arkitekter. Formalt skedde det genom att väggindelningen i t.ex. pilastrar markerades genom band i golvbeläggningen och att takkasetter motsvarades av ett rutsystem av samma karaktär i parketten. En rundel eller kupol i plafonden översattes till en rosett. Golvet återspeglade sålunda ej takets dekor i detalj utan tog vanligtvis upp dess grundmönster i stiliserad-geometriserad form.[12] Ett enastående exempel i svensk furstlig miljö är drottningens sängkammare i Drottningholm, där plafondens fältindelning avspeglas som ett abstrakt mönster i golvets träinläggningar.[13]

Med detta i minne står det klart att Jean Berain med de varandra reflekterande ovalkompositionerna i korpus' miniatyrrum hade tillämpat en arkitekturteoretisk princip som saknar motstycke i andra karossinteriörer. Som ornamentist arbetade Berain i en ytmässig dekorationsstil, men han visade här att han hade ett tredimensionellt rumstänkande. Själva rosettbildningen anknöt till bruket inom inredningskonsten.

Liknande med passare dragna rosetter som i vagnens ovaler, finns under kupolen i kyrkan Val de Grâce i Paris från 1600-talets mitt, i det 100 år äldre slottskapellet i Anêt, samt i 1700-talsslotten i Würzburg och Berlin.[14] Däremot har jag inte återfunnit mönstret på någon möbel.

Tronhimlen eller baldakinen över en furstlig säng, tron eller taffel var en dyrbar textil möbel som utnyttjades som rangattribut. I processionerna bars en himmel över fursten och for han i vagn, hade denna ett tak kallat "himmel". Ursprunget till detta bruk är att söka i sakralarkitekturen. Kupolen i ett kyrkorum var en avbild av himlavalvet och baldakinen var en symbolisk abbreviation av detta, som tidigt övertogs i profana sammanhang som värdighetstecken.[15]

Föreställningen om sfären, globen, som kosmos' och jordens avbild är uråldrig. Kupolen var den arkitektoniska förkortningen av kosmiska stjärnsfären som i kyrkorummet skulle föreställa en avbild av himlavalvet. Samma tankegång leder till Berainvagnens illusionistiskt menade dekor, såsom

[7] KB, handskriftsavd., s. 353.

[8] Teckningen brukar tillskrivas Claude III Audran (1658–1734). Nat.mus.nr CC 174. Audran var dekorationskonstnär, utgick från Berain men hade en graciösare stil och blev ledande i Frankrike under regencen. Nat.Mus. har över 1.800 av hans skisser varibland många förslag till dekor på vagnspannåer. Den kungliga sängkammarens utseende i dag motsvarar i stort sett Audrans teckning. Se P. Bourget & G. Cattaui, J. Hardouin-Mansart, Paris 1956, pl. XXII s. 95 f.

[9] Morgon- och kvällsmottagning.

[10] Sängkammarinredningen flyttades under restaurationen, varefter plafonden monterades med ovalen parallellt med alkoven i stället för vinkelrätt mot denna som ursprungligen varit avsett. L. Hautecoeur, a.a., s. 53.

[11] H. Kier, Schmuckfussböden in Renaissance und Barock, Schrobenhausen 1976.

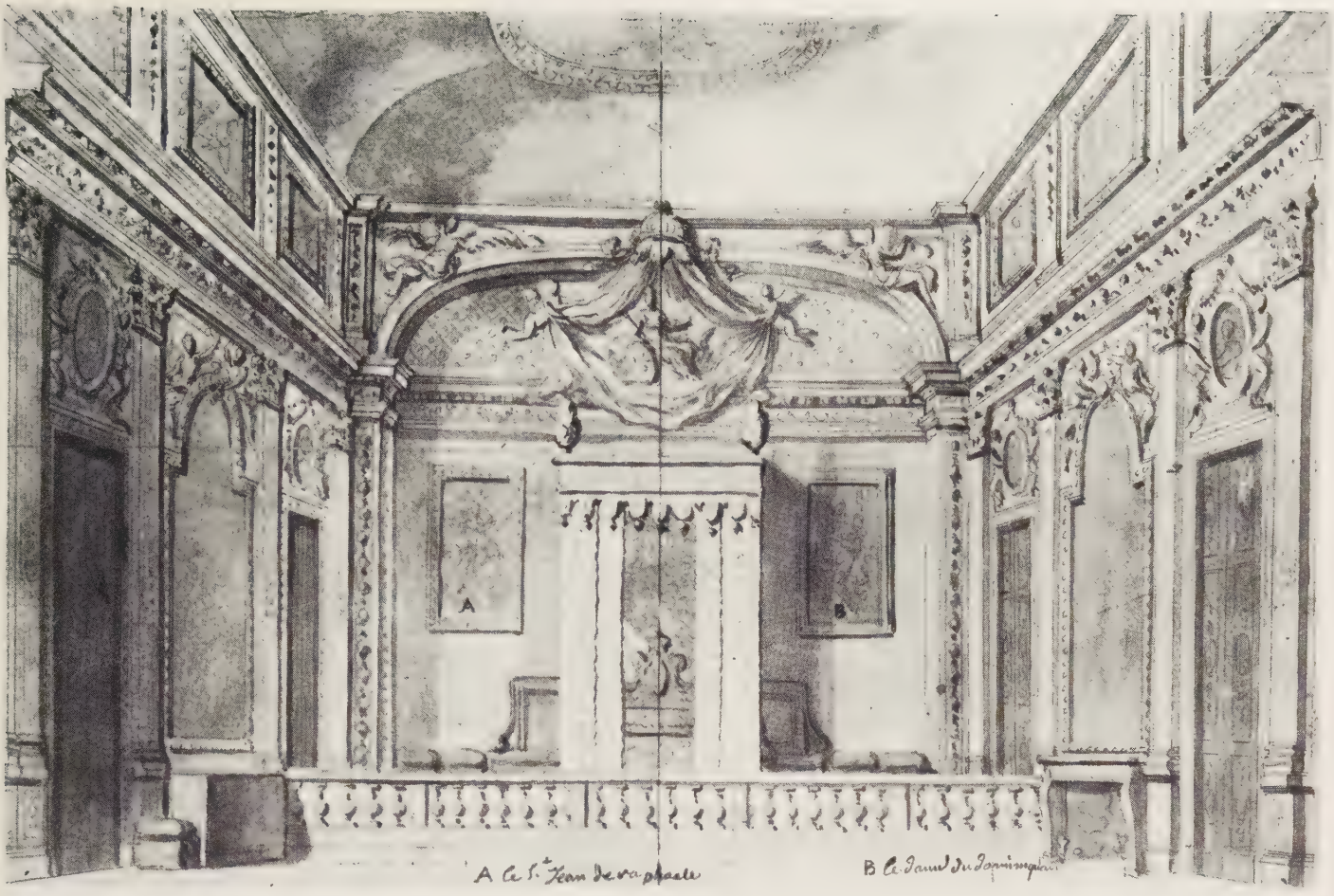
[12] T.ex. marmorgolven i Versailles "Grand escalier du roi" från 1670-talet, nu försvunnet, och i Invaliddomen. A. Laprade, Francois D'Orbay architecte de Louis XIV, Paris 1960, bild VII:4–5. P. Bourget och G. Cattaui, a.a., pl. CXLIII.

[13] J. Böttiger, Hedvig Eleonoras Drottningholm, Stockholm 1889, s. 38. E. Andrén, Äldre svenska parkettgolv. – Det handlar om trä, Skånes trävaruhandlarförening 50 år, Karlshamn 1966 (B. Bengtsson red.).

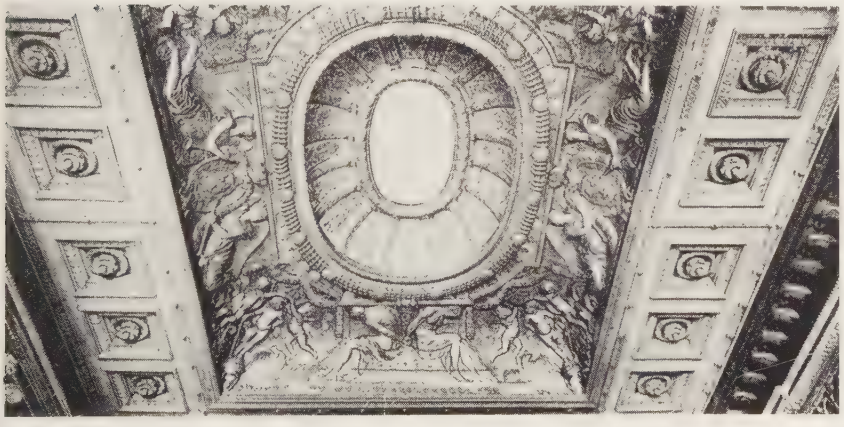
[14] Startpunkt är Kapitolplatsens stenläggning, J. Ackerman, Architecture of Michelangelo, London 1970, s. 71 ff, bild 36–38.

[15] Utmärkt redogörelse av L. Hautecoeur, Mystique et architecture, symbolisme du cercle et de la cupole, Paris 1954, s. 158 ff., 264 ff. H. Holländer, Himmel. B, Kosmologische u. archit. Darst. formen. Spaira, Kuppel, Apsis. – Lexikon der christlichen Ikonographie, bd 2, Rom 1970.

[16] E. Heimendahl, Licht und Farbe, Berlin 1961, sp. 10.



Kungens sängkammare i Versailles. Teckning tillskr. C. Audran, Nat. Mus. CC. 174.
The King's bedchamber at Versailles. Drawing probably by C. Audran.

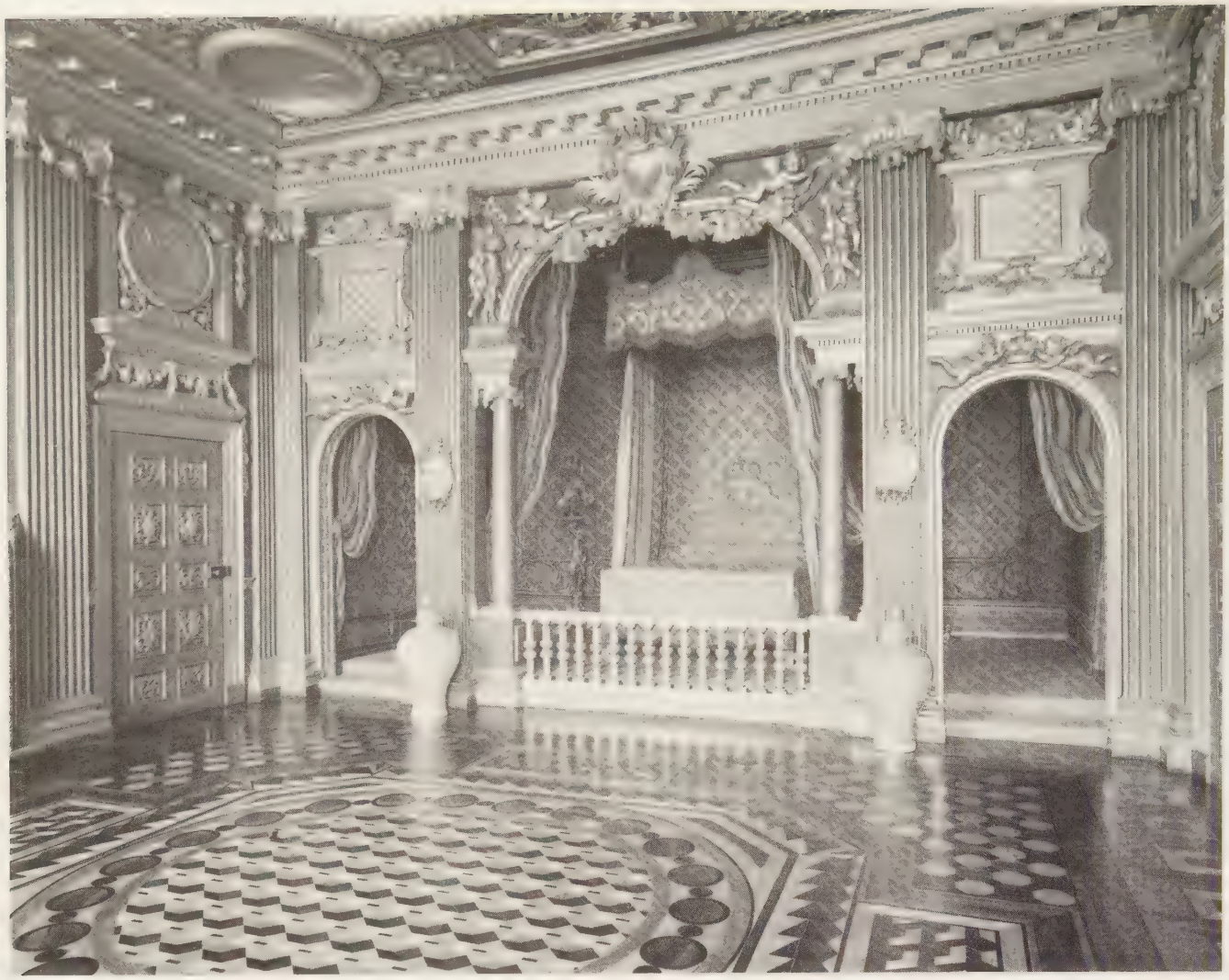


Plafonden i kungens sängkammare i Louvren, Paris, 1650-talet.
The King's bedchamber and alcove in the Louvre, Paris, 1650s. The lavishly decorated ceiling is divided into two stages, with an oval dome in the middle.

verkligen stjärnbeströdd. Även baldakinen gavs gärna formen av ett valv eller kupol, under barocken främst i form av en oval. Denna var i sig en omhuldad dynamisk form, som i mycket ersatte cirkeln, då den hade samlande verkan men samtidigt angav en rörelseriktning.

Färgsättningen i de centrala rummen domineras ofta av guld och silver. Tronrummet i Versailles imponerade på Tessin, inte minst för textiliernas skull. Han nämner i sin "Traité" väggarnas 18 pilastrar av guldväv, den stora silvertronen med dyna av guldtyg och under tronen en matta med yttäckande broderier i silver och guld, av samma slag som på möblerna i rummet. Även den svenska kungatronen från 1650 är av silver.

I kristen ikonografi räknas guld och vitt (utbytesfärg var silver) som de förnämsta färgerna: "Gold und Weiss gelten als die dem Licht ähnlichsten und daher die Gottheit selbst symbolisierenden, also höchstrangigen."[16] Färgsymbolikens livskraft ses också i kröningsdräkterna, till vilka valdes vitt siden eller silverstoffer. Under medeltiden räk-



Paradsängkammaren i Drottningholms slott. Parkettgolvet avspeglar plafondens fältindelning, 1671–72. Foto: Hgk.

The state bedchamber at Drottningholm Palace, near Stockholm with parquet flooring reflecting the subdivisions of the ceiling (1671–1672).

nades kröningsskruden till regalierna.[17]

Betydelsefull inom härskarikonografien var purpurfärgen, som tidigt motsvarades av violett och blått. Purpur-blått-rött var maktladdade färger, passande de attribut maktens utövare använde, med manteln som ett av de främsta plaggen.[18]

För svensk del var den blå färgen traditionell då den ingick i riksvapnet. Man behöver bara betrakta några av Ehrenstrahls målningar av den kungliga familjens medlemmar där blå kronkläden och mantlar ofta förekommer, främst däribland Karl XI:s i framställningen av hans kröning.[19] Att blått även var dygdens färg bör ha tilltalat kungen, som var en kyrkans trogne son. Rikssalen som inreddes på 1730–1750-talen är genomgående hållen i blått.

Under 1700-talet skedde en differentiering i färgernas användning. Blå mantlar tillkom de okrönta, arvfurstar och prinsar, och bars av Adolf Fredrik och Lovisa Ulrika före kröningsakten 1751. Bruket upprepades 1771 då såväl kungaparet som kungens syskon bar blå mantlar i processionen till kyrkan, och levde kvar under 1800-talet.[20]

När Tessin vid iordningställandet av Karl XI:s kaross 1699 frångick Cronströms anvisningar om

[17] G. Ekstrand, 1600-talets vita kröningsdräkter i Livrustkammaren. – Lrk 8: 1–2, 1958–1960. R. Cederström, De svenska riksregalierna, Stockholm 1942, s. 63.

[18] Heimendahl a.a. sp. 10.

[19] Drottningholm nr 180. D.K. Ehrenstrahl, Nationalmuseum katalog 1976, s. 11, 68. 1985 finns tavlan på Strömsholms slott. Den blå färgen förekommer ofta på riksattribut, numera rullas t.ex. en blå matta ut vid mottagande av statsbesök.

[20] T. Lenk, 1700-talets kungliga och furstliga mantlar. – Lrk 1:1–2, 1937–39. Cederström a.a. s. 287, kap. Bernadotteska kronor och mantlar.

Golvet under kupolen i slottskapellet i Anet, Frankrike, 1500-talets mitt.
The floor beneath the dome of Anet Castle Chapel, France. Mid-16th century.

blå sammet som bottentyg och i stället valde silver- och guldmoaré genomgående, ökades härmed dess dyrbarhet och med färgskalan gavs högsta symboliska värdighet. Det är sannolikt att vetskapen om vad som ansågs passande i de centrala franska praktrummen bidragit till valet. "Decorum"[21] gällde i lika hög grad denna kaross som slottsinteriörerna.

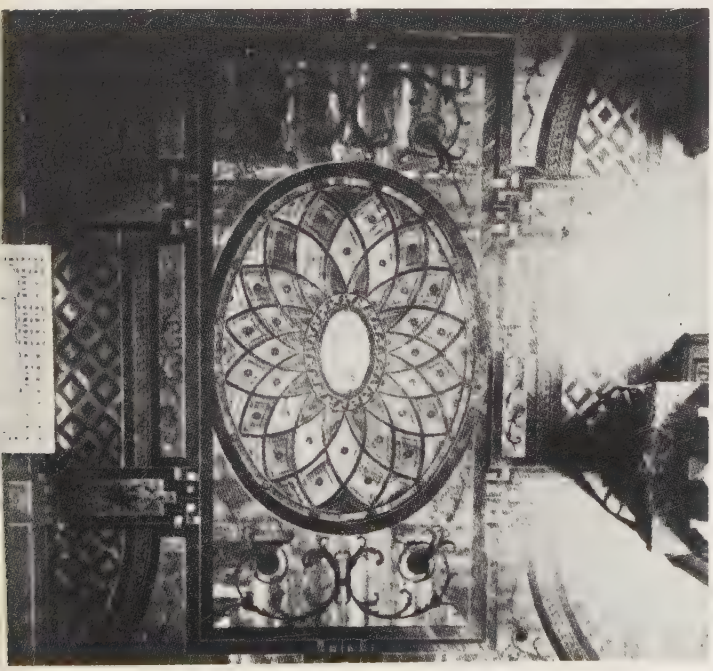
Inuti korpus finns således det förnäma silverklädda högsätet, inte olikt en tron, omgivet av samma värdighetstecken som en sådan. Den har både himmel och ett marketerigolv med trappsteg som klart markerar nivåskillnaden. Beståndsdelarna är sammanfogade som i ett syntetiserat tronrum på hjul.

Kungahuset hade ofta en ledande roll som introduktör av nyheter, men vad gäller ceremoniväsendet var man oerhört konservativ, ibland arkaisk. Det officiella livets kungssalar inreddes traditionsbundet, ingredienserna var givna och ceremonielen följde åldriga mönster. I de privata våningarna däremot kunde man friare följa den egna smaken och modeväxlingarna.

Den ceremoniella konservatismen yttrade sig inom vagnsbyggnadskonsten i fasthållandet vid karossen som typ för statsvagnar. Man kostade på enstaka, särskilt märkliga karosser som kom att tjänstgöra vid statsceremonier i generationer – inte sällan i århundraden. Stundom gavs bara ett användningstillfälle per generation, exempelvis en kröning. Eventuella moderniseringar förändrade inte konstruktionen. Långt in på 1700-talet, när den lättare vagnstypen "berlinare" hade blivit allmän och utgjorde merparten i kungliga vagnparker, accepterades på många håll fortfarande endast en pampig kaross som ceremonivagn.

Mot denna bakgrund skall Berains vagn för Karl XI av Sverige ses. Karosser av högsta rang och kvalitet formgavs efter samma linjer som slottsrummen, och var till sitt yttre och inre produkter av interiörkonsten. Karossbyggnadskonstens klenoder utformades under direkt inflytande från den ceremoniella miljön, som var deras användningsområde, och var därför bärare av samma symbolvärden.

[21] Det passande.



Praktgolvet i tronsalen, slottet i Berlin, 1790-talet.
The decorated floor in the throne room of the palace at Berlin. Mid-18th century.

Hovstallets nyanskaffningar 1696–1720

Ritningar

Som nämnts hade avsikten ursprungligen varit att de franska vagnsteckningarna skulle tjäna som förlagor för vagnmakare i Sverige att bygga vardagsvagnar efter.[1] Med utgångspunkt från Maillard d.ä:s förslag kunde både stora karosser "à deux fonds" byggas, och med avlägsnande av främre korgdelen även kupéer, som var mer lämpade för dagligt bruk.

I Nationalmuseum finns en serie teckningar till enklare vagnar som ansluter till de franska snickarritningarna. De visar front och sida till tre kupékorgar med färre fönster och med rak takgesims. Bladen är osignerade men otvivelaktigt utförda i Sverige.

Två av kupéerna är av klassisk karosstyp med djup dörr och båda är tecknade i samma skala och listverken upprepar vardera exemplet på de franska snickarritningarna. Den ena vagnen (THC 918) har klädseln på tak och korgöverdel fäst med tännlikor runt kanterna och korgens mellanlist bildar på dörren och framväggen en segmentbåge, liknande Chartresmodellen. På den andra korgritningen (THC 919) är båglisten bruten, som på Berainvagnen. Två akvarellerade teckningar till fram- och bakkarm med enkel tidstypisk dekor hör samman med korgritningarna (THC 950, 951), och på den senare är skalan i svenska alnar.

Den tredje vagnskorgen (THC 917) har drag som tyder på en något senare tillkomst. Listprofileringen fram är livlig och över varje fönsterglas är överliggaren utkälad som en tryckt båge. Dess korpus är en övergångsform med fotbottnen i ett plan, utan inbyggda fotsteg på lägre nivå som i de klassiska karosserna. I stället är ett fotsteg monterat nedanför dörren. En teckning visar korgtaket uppifrån med rader av tännlikor runt kanten (THC 920).

På ett separat blad finns proportionsritningen till ett karossgolv i samma skala (THC 921). Med lättare penna är ytterligare ett förslag till bakkarm tecknat (THC 937). Halva karmen redovisas som brukligt, och varken vapenkartuschen eller rangkronan är ifylld.

Hovstallets nyanskaffningar

En kartläggning av nytillverkningen av åkdon för kungafamiljen och hovets behov under två årtionden efter branden har visat att det fanns flera vagnar som kan ha tillverkats med dessa vagnsteckningar som förlagor, utom de som byggdes första året.

Efter hovstallsbranden den 23 februari 1696 var åkdonsbehovet akut och den 6 mars fick hovstallmästaren Gustaf Hård Karl XI:s skriftliga order att anskaffa nya vagnar,[2] vilken genast följdes. Hård anmodades att inhämta de kungligas önskningar vid val av klädsel till åkdonen. De hantverkare han förfogade över var vagnmakare *Johan Pfeiffer,* smeden *Magnus Böttiger,* sadelmakare *Michael Erhardt,* målaren *Jochim Lang* och bildhuggaren *Niclas Schenander.* Raskt tillverkades fyra vagnar.[3] Schenander hade avslutat skulpturen under mars månad, så när snickarritningarna, som Cronström skickade från Paris i slutet av maj, kom till Stockholm bör några av dessa vagnar redan ha varit i användning. De skall ändå nämnas som exempel på vilken typ av vagnar för dagligt bruk man prioriterade.

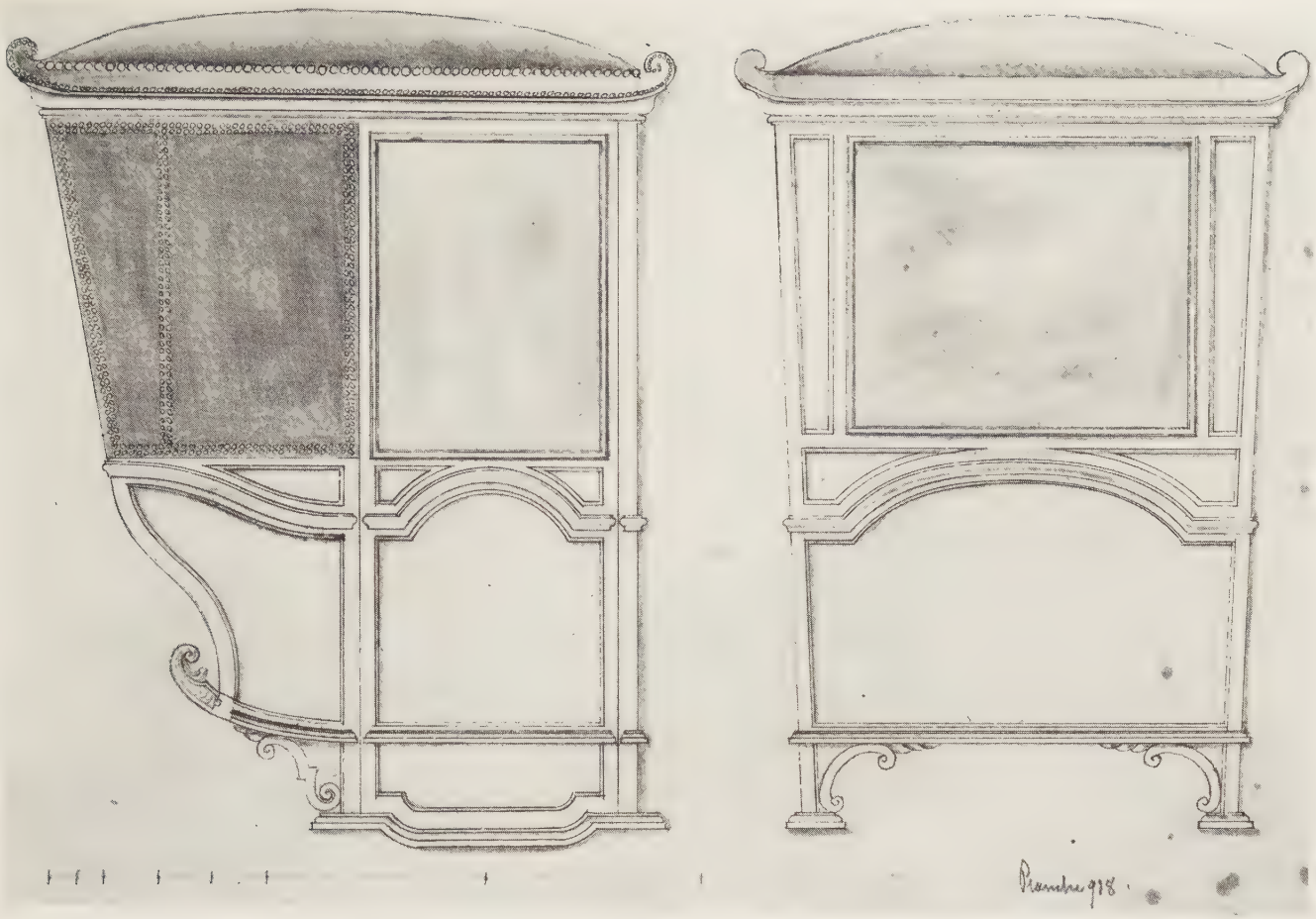
I första hand behövde Karl XI en ersättning för sin brunna vardags- och resvagn, den gröna schäsen. På den nya, som gjordes större och fyrsitsig målades undervagnen också först grön, men kungen ändrade sig och Lang fick måla om den med gult och dekoren framhävdes med guld. Det var en "förgyllt Carret wagn" med bildhuggararbete av *Schenander.*[4] Mitt på bakkarmens tvärbåge hade han snidat en krona, vilket tyder på en konventionell karmtyp. Vagnen hade endast två föns-

[1] Se kap. Förhistorien.

[2] Hovst.räkn. 1696, SlA fol. 496. Hård fick tillstånd att ta vara på det silver, järndelar och annat som han kunde finna i askan efter de brunna åkdonen, utan att han behövde avlägga räkning för ev. hittegods.

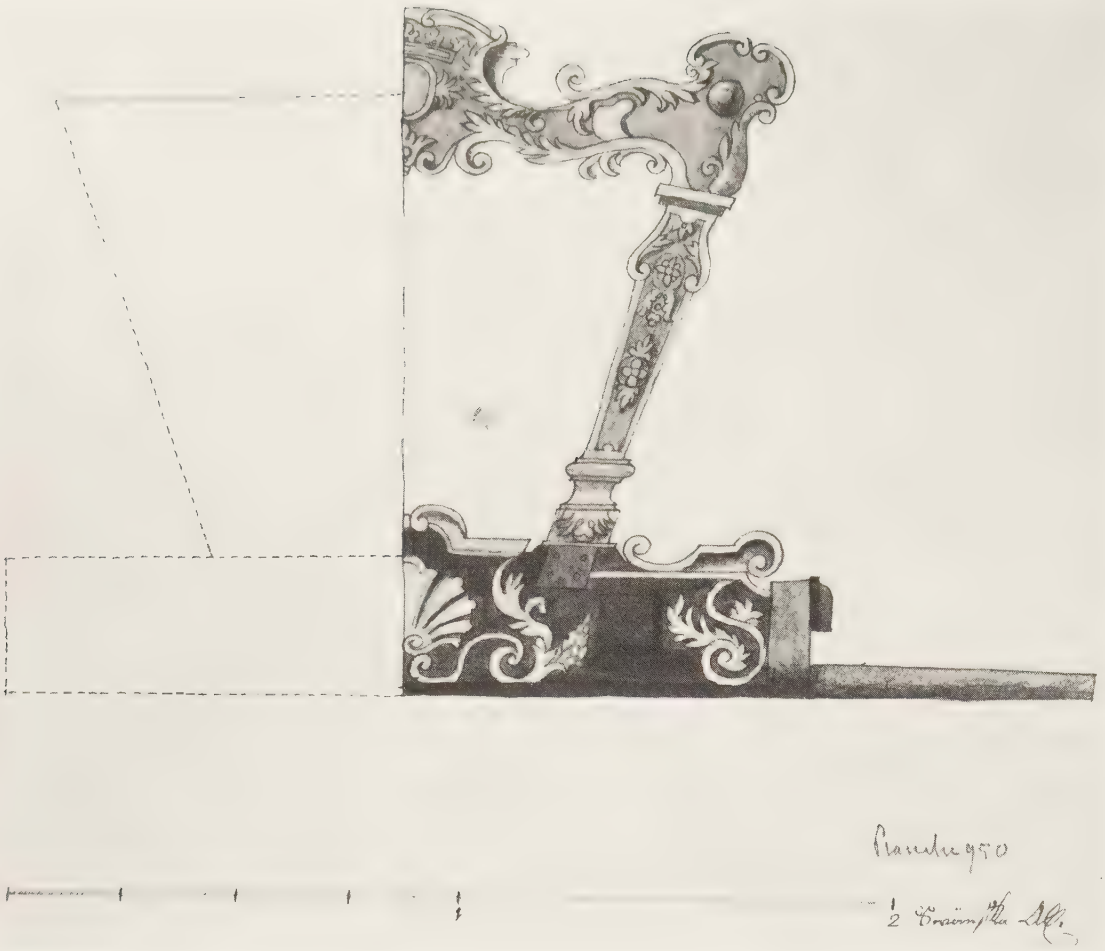
[3] Hovst.räkn. 1696, SlA, fol. 135, 146. Schenanders räkning fol. 505, Pfeffers fol. 501, Böttiger fol. 507, Erhardt fol 511, Langs fol. 517.

[4] Niclas Schenander lär ha härstammat från Skänninge. På 1680-talet var han gesäll hos bildhuggaren Hans Jerling i Stockholm, vilken hade uppdrag för hovet och det kgl. stallet. Schenander gifte sig 1680 med Sara Pfundt, dotter till Lennart Torstenssons bildhuggare Christian Pfundt. Från 1690 anlitades Schenander i 10 års tid för ornamentsarbeten på hovstallsvagnar. Gunnar Lötstam, "Niclas Schenander. En karolinsk bildhuggare och Karl XII:s officer." Trebetygsuppsats i konstvetenskap vid Stockholms univ. 1971 (stencil).

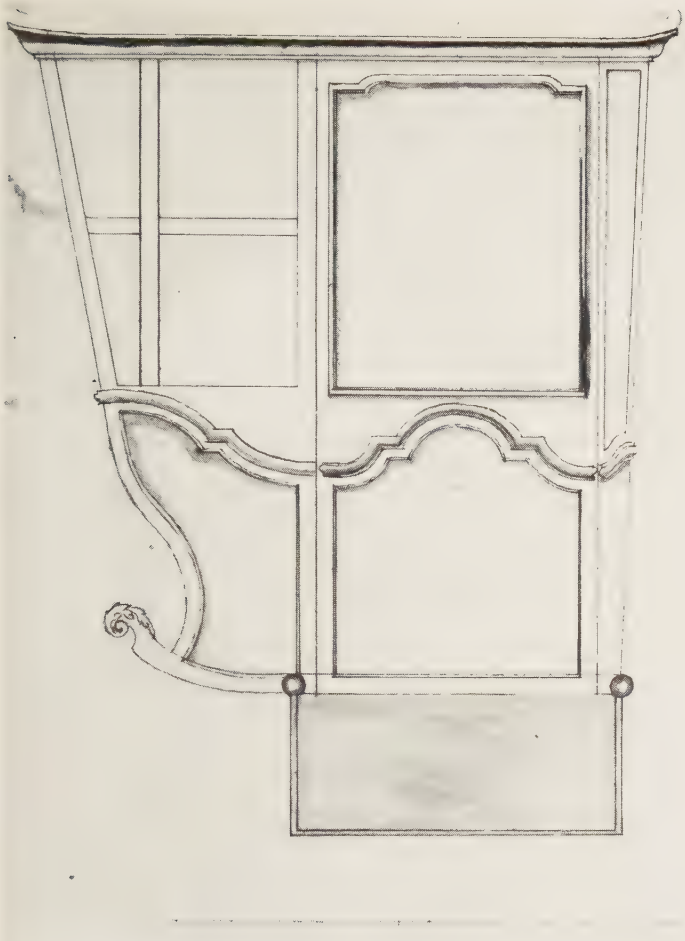


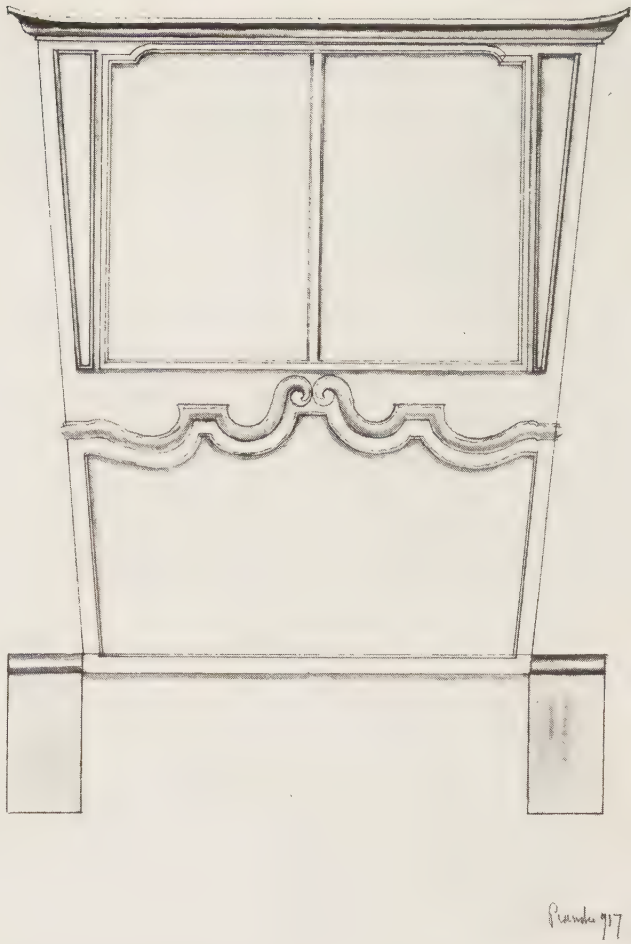
Teckningar till vagnskorgar, kupéer, av den typ som kan ha tillverkats efter hovstallsbranden 1696. Nat. Mus. THC. 918, 919. Jmfr. bild s. 42, 43, 45.

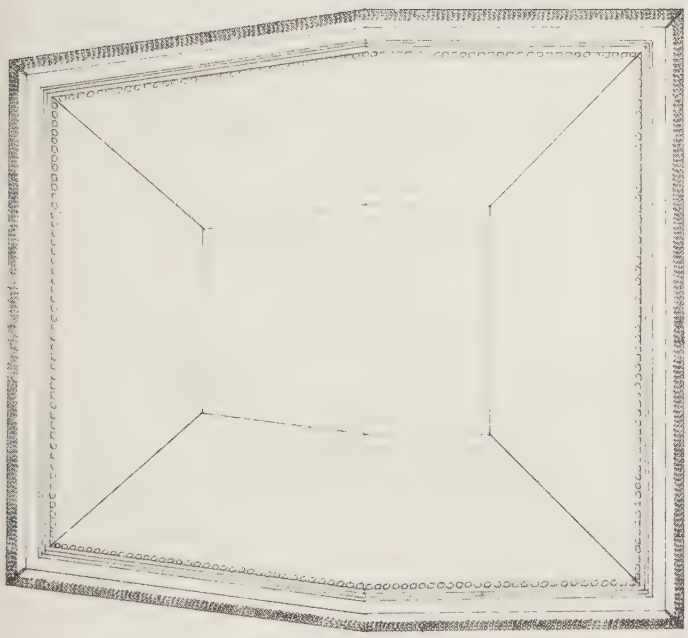
P. 129–132. Drawings of coaches of the kind which may have been constructed following the Royal Mews fire in 1696. Cf. p. 42, 43, 45.

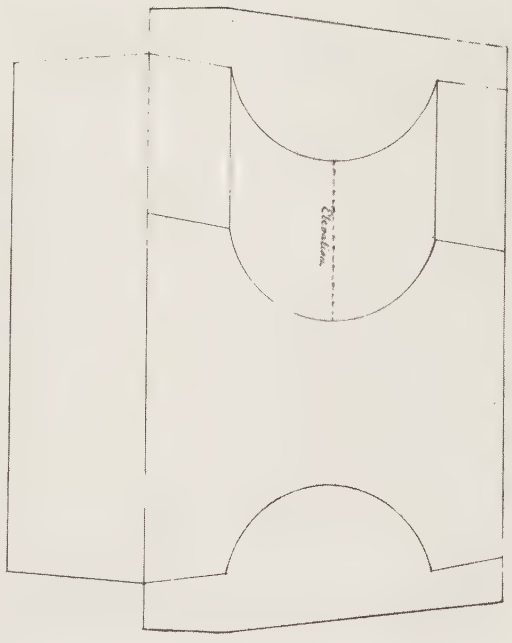


Fram- och bakvagn till kaross. Nat. Mus. THC. 950, 951.









Vagnskorg, tak och fotbotten. Nat. Mus. THC 917, 920, 921.

ter som satt i dörrarna och vardera var delat i fyra mindre rutor. Själva korgen var förgylld och dekorerad med "lööfwärck" i guld och klädseln av "blått i Aurora Blommerat Sammet". Kungens "*Auroravagn*" var i bruk många år innan den på 1720-talet ställdes undan på Ulriksdal, där snart beklädningen inuti stals av tjuvar. 1735 slogs vagnen sönder.[5]

För prins Karl tillverkades en tvåsitsig resvagn, halvtäckt och av berlinerkonstruktion. Även prinsessorna fick en ny resvagn och dessutom gjordes två nya vagnar för hovets damer och pigor. Senare på året nygjordes en rad vinteråkdon, bl.a. en jaktsläde för kungen själv, vit med förgyllda lister och med svarta björnhudar inuti, samt en övertäckt släda med fönster av horn för prinsessan Hedvig Sofia[6]. Året därpå gjordes en resesläda med fyra hornfönster även åt hennes yngre syster Ulrika Eleonora,[7] och änkedrottningen skänkte en "Stettins" schäs för resebruk åt kungen.[8]

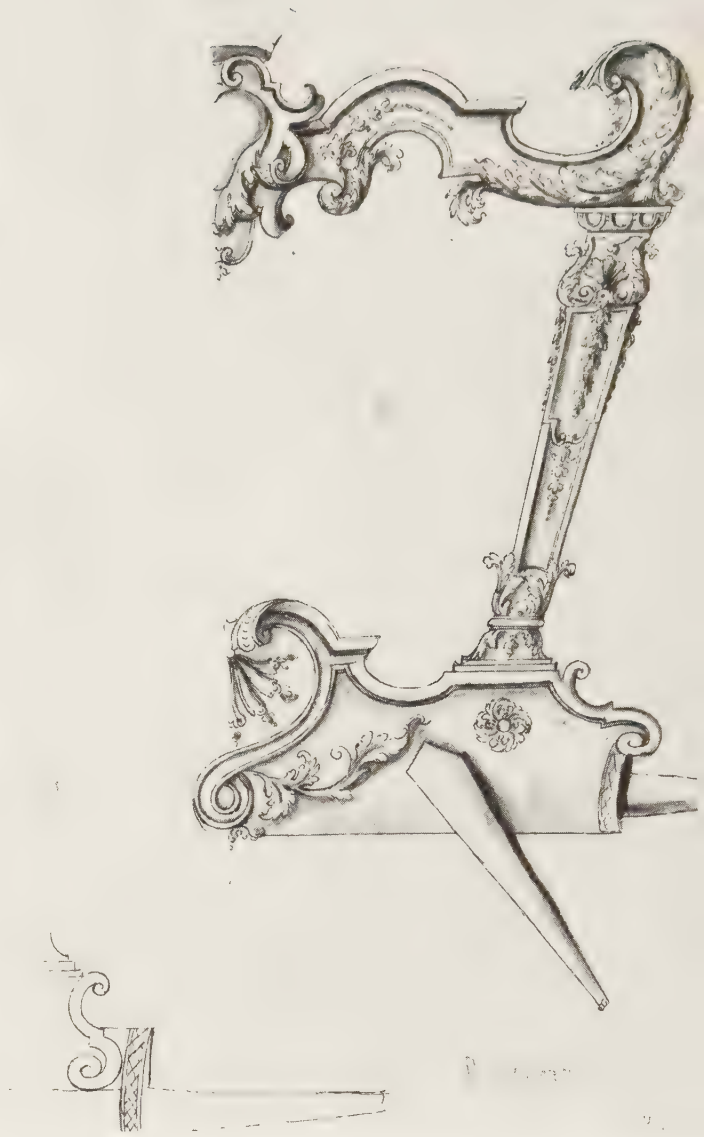
Inför det nygifta hertigparets av Holstein resa till Skåne och vidare till Holstein 1698 köptes två schäser, en "svanhalsvagn" och flera rustvagnar.[9] Följande år upphandlades två stora förgyllda vagnar med sju glas, den ena från ambassadören Lillieroth och en andra från riksmarskalken Magnus Stenbock.[10] Den senare vagnen var prydd med stenbockar i korghörnen och på fram- och bakvagnen.

Först år 1700 upptar listan över tillökningen i hovstallet några nygjorda vagnar, som alltså kan antas ha hört samman med teckningarna. Det var tre vagnar,[11] två "fruntimber Wagnar" för hovdamerna med bildhuggarearbete och vardera sex seldon. Åt pigorna gjordes en enklare vagn med parselar till. Pigvagnen och ena hovvagnen byggdes av Johan Pfeiffer med sniderier av Schenander och målning av Jochim Lang. Den andra hovvagnen gjordes av Jacob Kolbe, densamme som byggt ihop Berainvagnens underrede, medan bildhuggaren hette *Jochim Lutkeschwager*[12] och målaren Erik Bonde.

Två år senare byggde Kolbe ytterligare en vagn för hovets damer, en fyrsitsig berlinare som var klädd med ljusbrunt kläde och målad med mörk ekimiterande färg.[13]

Krigstid rådde från seklets första år, kungen var i fält och många i den manliga uppvaktningen borta med honom. Vid sidan av änkedrottning Hedvig Eleonora bodde i kungshuset på Riddarholmen två prinsessor med sin hovstat och länge var det just behovet av åkdon för hovets damer som avspeglas i stallräkenskaperna.

Kolbe byggde två fruntimmersvagnar till 1706, en litet finare med svanhalsunderrede och dekor av



Bakkarm. Nat. Mus. THC 937.

[5] Hovst.inv. 1719–1740, SlA, Opaginerat. Vagn nr. 2 i inv.

[6] Hovst.räkn. 1696, SlA, fol. 158. Hur täckta slädar såg ut ses på en vy över Venngarns slott i Sueciaverket.

[7] Hovst.räkn. 1697, SlA, fol. 12, 105, 414.

[8] Änkedrottning Hedvig Eleonoras hovst.räkn. 1697, SlA, fol. 20.

[9] Hovst.räkn. 1698, SlA, fol. 111. Schäs = liten öppen vagn, en- eller tvåsitsig. Svanhalsvagn = underredet har bom med svanhalsar (karosskonstr.).

[10] Hovst.räkn. 1699, SlA, fol. 155. Beskrivning även i Hovst.inv. 1719–40 (opag.) vagn 3 och 4.

[11] Hovst.räkn. 1700. SlA, fol. 24, 26, 157.

[12] Jochim Lutkeschwager arbetade på 1680-talet för familjen Kruus. G. Lötstam a.a. s. 51.

[13] Målaren var J. Lang. Hovst.räkn. 1702, SlA, fol. 123, 534, 550, 554.

stadsbildhuggaren i Stockholm *Caspar Schröder.*[14] Den hade seldon till sex hästar, medan den enklare vagnen skulle dras av endast fyra hästar. Båda åkdonen målades av Jochim Lang. Sedan skedde ingen nytillverkning på många år. Efter Hedvig Sofias död i kopporna 1708 sorgkläddes två vagnar, en var den som Schröder skulpterat[15].

Vagnmakarmästaren sedan 1710 i hovstallet *Christopher Åkerman* fortsatte att reparera befintliga åkdon. Medarbetarna var remsnidaren (sadelmakaren) *Johan Erhardt,* målaren *Petter Lindhult,* glasmästaren *Anders Mårtenson* och gördelmakaren *Hindrich Gran* bl.a. År 1714 utrustades stallstaten med nya livréer och sex svarta vagnshästar köptes från fältmarskalken greve Nils Gyllenstierna.[16]

När Ulrika Eleonora förmäldes med arvfursten Fredrik av Hessen-Cassel 1715 fanns behov för ett finare åkdon och en stor, fyrsitsig vagn, som var förgylld och skulpterad, gjordes åt henne.[17] Klädseln garnerades med silvergaloner, men då materialet var rött kläde, kan det inte ha rört sig om ett åkdon av högsta rang.

Förlovningen hade eklaterats på Ulrika Eleonoras 27:e födelsedag i januari 1715, då prins Fredrik skänkt henne ett dyrbart diamantbesatt smycke. I Fredriks smak måste den gengåva ha varit som han fick från sin fästmö: åtta ridhästar med utsökta ridmunderingar[18] – sadlar, schabrak och pistolhölster broderade av Tobias Leüw, – samt fyra nordsvenska hästar. Samma år gjordes åt prins Fredrik två lätta små vagnar kallade karioler, av Åkerman. De hade förgyllda korgar med målade kronor och underredena rödstrukna av *Johan Wikman.* Klädseln var röd sammet och på taket var vaxduk. Till dessa köptes två passande "cariol hästar". Tre år senare köptes en stor fruntimmersvagn av grevinnan Lillie och en berlinervagn av general Ranck.

Från år 1696 till och med 1718 hade sammanlagt 12 vagnar tillverkats för hovstallet, vinteråkdon och karioler oräkande. Fyra vagnar var gjorda för kungafamiljens medlemmar, men ingen av dessa var någon paradvagn. De mer påkostade hade i stället köpts från privatpersoner, som de Lillieroothska och Stenbockska karosserna.

Kröningsåren 1719 och 1720

Berainkarossen förekommer inte i några hovstallshandlingar 1719 eller 1720; den kvitterades inte ut från rustkammaren och användes således inte vid kröningarna dessa år. Detta bekräftas av Jonas Bångs relation från år 1749, där karossen uttryckligen sägs ha använts endast en gång dittills, vid hertiginnans intåg 1699.

Från den tidigare avlidna änkedrottningen Hedvig Eleonoras stall överfördes 1719 till kungens stall bl.a. en förgylld karosskupé klädd med violett sammet, samt en stor kaross som Tessin hade köpt åt henne 1701 från den *franske ambassadören greve Louis de Guiscard,* innan denne lämnade Sverige. Denna franska kaross är intressant eftersom den kördes vid Ulrika Eleonora d.y:s kröning samma år.

Efter Karl XII:s död den 30 november 1718 arbetade många krafter för att det förhatliga enväldet skulle upphävas. Kungens yngsta syster ansågs inte självklart ha arvsrätt, och hon måste finna sig i att få mottaga kronan endast genom att bli vald till regent (6 dec. 1718) och acceptera en ny fri författning med starkt beskuren kungamakt.

Efter svårigheterna att komma till makten ville Ulrika Eleonora med det snaraste krönas för att befästa sin ställning. Hon var mån om att hennes kröning skulle ske under traditionella former, med faderns som förebild, och trots starkt motstånd på grund av merkostnaderna genomdrev hon att Uppsala blev kröningsort. Domkyrkan var ej helt reparerad efter branden 1702 och slottet kunde inte bebos ännu, varför hon under de aktuella dagarna fick residera i landshövdingehuset, nuvarande Claessonska huset i hörnet av Övre slottsgatan och Drottninggatan.

Tessin ansvarade för förberedelserna som genomfördes på mycket kort tid, eftersom kröningen ägde rum den 17 mars, inredningen i domkyrkan hade han låtit C. F. Adelcrantz stå för. I koret hade en läktare byggts för prinsen-gemålen Fredrik av Hessen och drottningens systerson Karl Fredrik av Holstein. Ingen av dem deltog i processionen, där endast två kungliga karosser kördes.

Den enda kaross som i arkivalierna sägs ha använts av drottningen vid kröningen är den som ursprungligen hade ägts av ambassadör Guiscard. Han förde med sig vagnen till Stockholm 1699. Säkerligen var det en carosse moderne, men knappast av allra senaste mode 1719. Den beskrivs med rött underrede, svanhals och skulpterade, förgyllda karmstolpar och korpus med fem fönster – ett stort fram och fyra mindre i sidorna. Klädseln var av karmosinröd blommig sammet, den hade åtta

[14] Hovst.räkn. 1706, SlA, fol. 38 ff, 602 ff.

[15] Hovst.sräkn. 1708, SlA, fol. 206, 210.

[16] Hovst.räkn. 1714, SlA, fol. 28, 54 ff, 334.

[17] Hovst.räkn. 1715, SlA, fol. 89.

[18] Hovst.räkn. 1715, SlA, fol. 52 ff, 62 f, 87, 556. W Holst, Ulrika Eleonora d.y., Stockholm 1956, s. 125.

förgyllda "knappar" (vaser) på taket och förgyllt beslag samt "Sylogie" arbete med "Hennes Kongl. Maytts Nampn och Wapn". *Johan Wikman* gjorde målararbete på vagnen, men hade 1731 ännu inte fått betalt.[19] (Se bilaga 3)

På morgonen den 13 mars begav sig "Kongl. Maj:t ifrån Stockholm; och kom dock utan kongeligit Intåg mot aftonen fram tillika med Hans Kongl. Höghet". I processionen till kröningen fem dagar senare for riksråden två och två med regalierna i vagnar, följda av överstallmästaren generalmajor C. A. de la Gardie, vilken hade sin position till häst direkt framför drottningens vagn som drogs av sex kastanjebruna hästar. Hovstallmästare Wiebel satt på kuskbocken och stallmästare Wattrang var spannryttare. Kortegen avslutades med en kunglig vagn "tom och ledig." Alla vagnar både kungliga och riksrådens var förspända med sex hästar. 1719 års kröning var den sista som ägt rum i det ärevördiga Uppsala.[20]

Ulrika Eleonora d.y. sökte genomdriva samregentskap med sin gemål, vilket inte lyckades, och inom ett år fick hon acceptera att Fredrik ensam utsågs till regent. Efter hennes abdikation i februari 1720 kröntes den nye kungen Fredrik I i Stockholm den 3 maj.[21]

Jämfört med föregående år blev det en längre procession bestående av två sviter, kungens och drottningens, och båda åkte i karosser. Den obligatoriska vita kröningshästen leddes efter kungens vagn. För första gången i Sverige lär de kungliga vagnarna ha varit förspända med åtta hästar, och för första gången åkte en svensk kung i kaross till sin kröning. Det var alltså Fredrik I som introducerade denna kontinentala sed, vilket bör ha varit ett enkelt beslut, eftersom åtta seldon tillhörde den kaross som köptes av den holländske ambassadören just inför kröningen.[22]

I kröningståget kördes framför de två kungliga karosserna 10 stycken riksrådens vagnar, sju i kungens svit och tre i drottningens. Riksråden fortfor att åka efter sexspann även framledes.

Två paradvagnar införlivades med hovstallet 1720. En "stor förgyllt Kongl: Maÿts Crönings vagn" kallades den som kungen köpte för egna medel från den holländske ambassadören Ulbo Aylva van Burmannia. Den andra vagnen tillverkades i Stockholm enkom för kröningen och användes av drottningen. Flera enklare vagnar av skiftande slag anskaffades, alla av berlinertyp, så av nykomlingarna var betecknande nog bara paradvagnarna karosser.

Varför användes inte Berainvagnen vid detta celebra tillfälle? Kanske var den för dyrbar och tidskrävande att iordningställa – boullegolvet var fuktskadat och klädseln likaså. Troligen var den även så mycket förnämligare än andra, att det inte fanns någon likvärdig, när två karosser skulle köras i samma procession. Säkert är att det ekonomiska läget efter krigsåren tvingade till sparsamhet. Viktigt är också att vagnen i sin symbolik inte längre var gångbar då det förhatliga enväldet just avskaffats efter Karl XII:s död, och detta var ju Karl XII:s ceremonikaross. Däremot användes seldonen sedan Fredriks I:s namnchiffer monterats över Hedvig Sofias.

Den från van Burmannia förvärvade karossen är bevarad i Livrustkammaren och kallas *"Burmannia"* efter denne. Ursprungligen hade den ägts av en fransk diplomat och statsman *Charles-Jean Baptiste Fleuriau greve de Morville* (1686–1732), vilken var ambassadör i Holland 1718–1720. Vid sitt högtidliga intåg i Haag 1719 hade han använt tre karosser, däribland denna som med van Burmannia som mellanhand blev svensk statsvagn. Enligt holländska källor var karossen ämnad som gåva till kung Fredrik, men av okänd anledning köpte han den i stället. Burmannias vapen har aldrig funnits på vagnen eftersom han aldrig ägt den.[22]

Karossen är tillverkad under 1700-talets första år, sannolikt till grevens av Morville bröllop, eftersom de målade pannåernas bildinnehåll är anpassat en bröllopsvagn: under vapenkartuscherna sitter centralfiguren Amor med sina redskap, pilen och bågen. En annan provar pilspetsens egg, och bröllopsguden Hymen deltar med lyftad fackla, puttipar leker och omfamnar kärleksfullt varandra.

Vid ägarbytet i Stockholm målades de Morvilles vapen över med trekronorsköldar. Burmanniakarossen var sedan den förnämsta i hovstallets rulla,

[19] Hovst.räkn. 1718, SIA, s. 45. Dito 1719, s. 61 f, 340 f. Tessin hade köpt två karosser av ambassadören, den drottningen fick kostade 5 000 caroliner, den mindre köptes för greve Ch. Gyllenstiernas räkning. "Correspondance" a.a. s. 301. Änkedrottn. Hedvig Eleonoras hovst.räkn. 1701, SIA, (opag.) efter tillgjorde Nye Inventarie pers., står att karossen köptes för 3.125 dr. smt. Ang. Guiscards intåg i Sthlm 14 dec. 1699, se Ceremoniel i Överceremonimästarens journaler före 1782, RA. Ang. målare Wikman, Inkomna brev, RMA, 17 dec. 1731. Tessins brev till sonen 20 dec. 1718, Tessinsaml., RA, E5717.

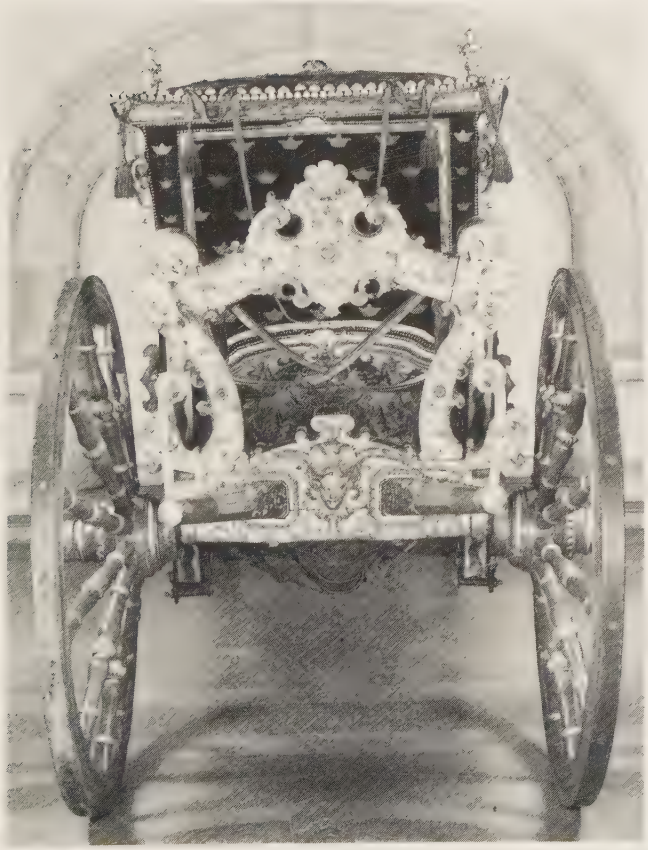
[20] Tryckt kröningsceremoniel 1719, Lrk.

[21] Tryckt kröningsceremoniel 1720, Lrk.

[22] N. Drejholt, Burmannian – ett heraldiskt spörsmål. – Lrk 12:11, 1972. Tydén-Jordan, Mer om Burmannia. – Lrk 14:5, 1977.

"Burmannia" från 1700-talets första år hade varit den franske greven de Morvilles bröllops- och statsvagn. Med den holländske diplomaten van Burmannia som mellanhand kom karossen i Fredrik I:s ägo och kördes i hans kröningsprocession i Stockholm 1720. På 1770-talet förlängdes den med en dörrbredd. Lrk.

The "Burmannia" coach from the early years of the 18th century was the wedding and state coach of the French Count de Morville. It then passed through the hands of the Dutch diplomat van Burmannia into the ownership of Fredrik I and was driven in his coronation procession in Stockholm in 1720. It was enlarged in the 1770s and fitted with eight seats.



Bakvagnens karm. Lrk.
Rear frame.

Maskaron på kuskbockens fotbräda. Lrk.
Macaroon on the coachman's footboard.

Fjäderbeslag. Lrk.
Spring shackle.

d.v.s. näst efter Berainvagnen, men denna var inventarieförd i Livrustkammaren fram till 1751. Burmannia kördes ceremoniellt men blev också gärna använd som kunglig familjevagn.

En ombyggnad i början av Gustav III:s regering (1774) ändrade karossen från fyrsitsig till åttasitsig, med plats för den talrika kungafamiljens medlemmar. Ombyggnaden innebar att dörrpartierna kopierades och monterades som fasta väggfält intill dörrarna. Härigenom blev karossen förlängd med 70 cm till totalt 6 m 75 cm, men den är trots detta endast 11 cm längre än Karl XI:s ceremonivagn, vilket ger en viss föreställning om storleksförhållandena mellan kungliga och adliga vagnar.

Förlängningen omfattade även undervagnen proportionerligt och samtidigt ersattes den blommiga sammetsklädseln av enfärgad röd sammet med strödda broderade kronor.

Kungen visade sitt personliga intresse för karossen genom att själv rita en krona för vagnstaket. Denna tillverkades av hovjuvelerare *Marcklin* och gördelmakare *Rung*, men löstes tyvärr aldrig ut.

Karossens modernisering till kröningen 1751

Förberedelser

Den 7 december 1751 genomfördes i Stockholm kröningen av Adolf Fredrik och Lovisa Ulrika med pompa och ståt av en storleksordning som placerar den bland de dittills mest överdådiga kröningarna i svensk historia, Kristinas 1650 och Erik XIV:s 1561. Ur konsthistorisk synvinkel är 1751 års kröning den utan jämförelse intressantaste statsceremonien under 1700-talet, då ingen möda lämnades ospard i fråga om de yttre formerna. Således red Adolf Fredrik på en vit häst till kyrkan, medan drottningen for i Karl XII:s praktfulla moderniserade ceremonikaross i processionen. Det var första gången som denna kaross kördes vid den förnämligaste av statsceremonier som tillkommer en högsta rangens vagn, vilket gjorde den till "kröningsvagnen".

Förberedelsearbetet hade igångsatts omedelbart efter Fredrik I:s död den 25 mars med planering av rekvisita. Riksrådet greve Clas Ekeblad var chef för överstemarskalksämbetet, där kröningsförberedelserna samordnades och kontrollerades av överintendenten Carl Johan Cronstedt (1709–1777), men den konstnärlige ledaren var överintendent *Carl Hårleman* (1700–1753).[1]

Det ålåg honom att till fest som vardag sörja för en värdig ram "till Kongl. Håfwets heder och Lustre". Häri var de kungliga åkdonen inbegripna: "Enär Kongl. Wagnar skola å nyo giöras, då öfwerlägger han derom med Håf Stall mästaren, och gifwer desseinerne dertil, så lagandes, at de ej blifwa mindre beqwäma, än zirlige arbetade."[2]

Efter överläggningar med berörda hovstater, föredrog Ekeblad inför rådet den 24 april en lång lista över vad som behövde anskaffas. Man utgick från att kungaparet i likhet med närmast föregående kröning 1720, avsåg att åka i varsin vagn till kröningen. Han anförde följande:

"at Cröningswagnar blifwa
2ne, en för Hans Maÿt, hwar,
till den wagnen, som står uti
sitt wagnshus wid Gref Pers
hus Kan tagas och förbättras,
samt 8 st: nÿa seltÿg dertill
här giöras; men för Hennes
Maÿt föreslås at beställa
en nÿ wagn med behörigt
Seletÿg."[3]

Riksråden framhöll då att "Hans Kongl: Maÿt i nåder förklarat sig willja fara till häst" och att han hade en passande "Cröningshäst i staden: men monderingen kommer att beställas". Då detta innebar att en stor omkostnad för tillverkning av en andra kröningsvagn kunde sparas, skulle man hos deras majestäter inhämta definitivt besked i frågan.

Vid nästa rådssammanträde den 7 maj meddelade Ekeblad att kungen vidhöll sin önskan att rida, att ingen ny vagn behövde beställas, utan drottningen ville använda " den gamla Cröningsvagnen", som skulle göras i ordning.

Under alla omständigheter skulle ju karossen från 1699 köras i kröningsprocessionen, varför Ekeblad i en skriftlig order redan den 29 april hade uppmanat hovstallmästaren Johan Hindrich Sparwenfeldt att kvittera ut den kungliga vagnen från rustkammaren och skyndsamt vidtaga nödvändiga reparationer.[4]

Hårleman ledde vid denna tid inredningsarbetena i Stockholms slott, där han på ett utsökt sätt introducerade den franska rokokon. Till sitt förfo-

[1] Å. Stavenow, Carl Hårleman, Uppsala 1927.

[2] Hovintendentens instruktion 1721, BS arkiv, RA, Avskrifter av Kgl. Brev 1664–1849. Tryckt i Stavenow a.a. s. 333f. Hårleman var överint. 1751 men blev ändå ansvarig för karossens modernisering.

[3] Inrikes civilärenden, rådsprotokoll 1751, RA, s. 484–485.

[4] Hovst.räkn. orev. 1751, (GI b:52) SlA, fol. 1642. De flesta handl. och räkenskaper som berör karossen finns i denna volym. Reviderade räkensk. för 1751 är ej bevarade.

gande hade han en utmärkt medarbetare i *Jean Eric Rehn* (1717–1793)[5], samt utomordentliga resurser i namnkunniga svenska och utländska konstnärer, av vilka flera kom att arbeta med karossens modernisering.

I enlighet med ordern överlämnades karossen den 4 maj till hovstallet av rustmästare Lindbom, som haft den stående i ett särskilt vagnshus vid Greve Pehrs hus, och härvid kontrollerades att alla delar och tillbehör överensstämde med det gällande rustkammarinventariet.[5]

Det Sparwenfeldt och Hårleman såg när de inspekterade denna märkliga vagn, som inte använts på ett drygt halvsekel, var en barockkaross i förfall och för Hårleman som stod mitt uppe i förverkligandet av den nya franska stilen, måste karossen ha tett sig som en utmaning. Hans idéer till en modernisering koncentrerade sig i främsta rummet kring korgens artikulering.

Att hovstallmästare Sparwenfeldt var enig med Hårleman om åtgärderna framgår av hans svar till överstemarskalken den 7 maj, där han framhöll att hantverkarna redan var sysselsatta med förbättring av undervagnen, men att korgen var föråldrad, dess dekorationer helt passé.

"Men som Korgen till dess Zirater och ornamenter med Måhlningen utanpå, samt beklädningen inuti är af den beskaffenheten, att de förre, i anseende till närwarande tid, icke gierna willja passa sig, hwarföre Korgen således å nyo bör med andra ornamenter och måhlning förses och utziras" . . .[6] och "wagnen å nyo måste beklädas" skriver han och framhöll att ändringarna skulle bli kostsammare än väntat och att det dessutom var nödvändigt att tillverka nya seldon, eftersom de gamla var obrukbara, men också för få till antalet – bara sex stycken – och dessutom olika och "utur nu warande bruk". Även de ansågs alltså omoderna, vilket ensamt var skäl nog till nytillverkning i denna stilkänsliga tid.

I samma brev till överstemarskalken Ekeblad omtalade Sparwenfeldt att Hårleman, "som äger bättre inseende uti sådane måhl än någon annan", lovat honom ombesörja korgens dekorering utan och innan. Hovstallmästaren visade sig mycket angelägen om att Hårleman verkligen skulle utföra ändringsförslaget och bad Ekeblad anmoda Hårleman utföra ritningar "på det att i fall han framdeles skulle på någon tid wara borta och frånwarande, dess tillämnade desseiner härutinnan af wederbörande handtwärckare likafult blefwo uti Wärcket stälte". Denna önskan hörsammades och Hårleman fick officiellt uppdraget om karossens modernisering, daterat den 10 maj från överstemarskalken.

Adolf Fredriks och Lovisa Ulrikas kröningsdräkter 1751. Lrk.
Silver brocade coronation robes of Adolf Fredrik and Lovisa Ulrika 1751.

Efter överläggningar mellan Sparwenfeldt och Hårleman utarbetade den senare en detaljerad plan för karossens ombyggnad, vilken undertecknad av Sparwenfeldt den 25 maj ingavs till Kungl. Majt några dagar senare tillsammans med ritningar och ett provstycke till nya spannselar. När ombyggnadsförslaget godkänts i juni månad 1751 hade arbetet på vagnen redan börjat.

Ändringsförslaget

Sparwenfeldts redogörelse av den 25 maj ger en detaljerad bild av ändringarnas omfång: "Korgen, som allenast till sielfwa träwärcket kommer att

[5] L. Lundborg, Johan (Jean) Eric Rehn. – Sv. Konstn.lex., bd 4, Malmö 1961. Rustmästare Nils Petter Lundbergs kvittenser, 1748–1807, Lrk inv. vol. 31, s 7, SlA.

[6] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, opag.

nyttias" skulle kläs om invändigt med nytt silvertyg, broscherat med guld, och bred silverkrepin likaså med inslag av guld, samt ha guldspetsgardiner och snörmakerier i guld och silver.[7]

Utvändigt skulle krogen förgyllas om helt, "med påKastade Silfwer Kronor, samt måhlning, som den sig wid förfärdigande bäst passa månde, undantagandes sielwa ryggdelen bakpå, som beklädes med blått Sammet och påsydde Guldkronor".

För imperialen planerades total ombyggnad. Den skulle göras högre än den gamla och med blå sammetsklädsel och guldkronor utvändigt. Palmer från vardera hörnet skulle löpa samman på takmitten och uppbära den kungliga kronan. Korghörnen ville Hårleman täcka med lejonhuvuden med stora tofsar nedhängande ur käftarna. Alla vagnsremmar måste bytas ut och de nya skulle kläs över med blå sammet garnerad med guldgaloner och guldfransar i kanterna.

Undervagnen behövde reparationer och total omförgyllning, men någon förnyelse av den skulpterade dekoren eller utbyte av större konstruktiva delar nämndes ej. Däremot ville Hårleman ha en ny kuskbockskappa liksom imperialens och bakspegelns klädsel av blå sammet med guldkronor och garnerad med krepin och fransar av silver och guld runtom. Han utarbetade förslag till nya spannselar, vilken ritning tillsammans med ett provstycke till remtyget uppvisades för överstemarskalken Ekeblad. Enligt beskrivningen avsågs de bli "öfwerdragne med blått Sammet och ofwanpå med Silfwer Galoner och små Guld tofssar på de mästa ställen, hwarest de bäst passa sigh".

Hårleman hade givit besked om alla delar av den planerade omarbetningen med undantag för målningarna på korgen, vilkas dekor tydligen bestämdes senare.

I skrivelsen nämns endast en ritning, den till de nya spannselarna. Med tanke på de stora ändringar som avsågs, måste Hårleman dessutom ha utfört flera ritningar till den skulpturala utsmyckningen. Inga sådana har återfunnits men däremot finns en skiss till imperialen på en teckning i Nationalmuseum med ett annat motiv från kröningsförberedelserna: förslaget till kröningssadel och schabrak åt Adolf Fredrik (THC 4394). Nedtill på samma blad syns den summariskt tecknade silhuetten av den nya imperialen och dekorens stora former.

Rehn hade medverkat vid schabrakets formgivning och det är troligt att han även fick utföra teckningen till spannselarna efter Hårlemans direktiv och kanske förslag till söljor.

Den gamla klädseln och ornamenten[8]

Inför ändringen var den primära åtgärden att avlägsna den gamla textila klädseln och ornament som inte behövdes. En lång förteckning över dessa "gambla och söndriga persedlar" men även över delar som lämnats kvar upprättades av Sparwenfeldt i februari 1752.

Enligt en order från Clas Ekeblad, daterad 26 februari 1752, skulle såväl de gamla textilierna som vad som blivit över av de nyanskaffade materialen levereras till Husgerådskammaren. Trä och metallornament skulle, om de ej kunde nyttjas till annat ändamål, fördelas bland stallbetjänterna, vilket också skedde.

Textiliernas skick varierade men mest slitna var hängremmar och utvändig klädsel. Emellertid gjorde de dyrbara tygens beskaffenhet, spetsar och likaså rika snörmakerier, att större delen kunde återanvändas efter rengöring.

Hela korgens innanklädsel med festonen, en liten pall med silvertyg och kuskbockstäcket togs bort, liksom snörmakerierna, handtag, fönsterband och tofsar. Imperialens utvändiga beklädnad av broderad guldmoiré gick samma väg, liksom guldspetsfestonen. De fyra stora hängremmarna var brukbara, men inte i så bra skick att de kunde behållas på kröningsvagnen, utan togs bort för att användas till ett åkdon av enklare slag. De tio smärre remmarna var utslitna och gavs till vagnmästaren, sedan deras klädsel tagits bort för att levereras till Husgerådskammaren, tillsammans med det kasserade vagnstyget.

De skulpterade ornamenten från imperialen fördelades mellan stallbetjänterna. Remsöljorna fick gördelmakare Wehser som delbetalning på sitt nya arbete till vagnen och på samma villkor levererades hjulens gamla beslag till smeden Meussel.

Således hade karossen klätts av större delen av sin ornamentala barockdräkt. Imperialens stora kungakrona och 12 riksäpplen sparades och intarsiafotbottnen var kvar i det inre. Minst förändringar utsattes undervagnen för, som till idag bibehållit sin ursprungliga karaktär, en åtgärd på framvagnen undantagen.

Utförandet

Sedan ändringsförslaget blivit klart i juni, kunde arbetena med vagnskorgen också igångsättas och den 17 i samma månad gjordes den första utbetalningen till en av hantverkarna. Det var gördelma-

[7] Kungl. Maj:ts nådige Brev och Resolutioner 1744–1757, RMÄ, s. 279. Inkomna kungl. brev 1660–1830, RMÄ, 1751 s. 125.

[8] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 164 ff, 1640–59.

kare Wehser som fick en dellikvid på sitt arbete. Summorna avser daler kopparmynt.[9]

Liksom vid tillverkningen 1699 är de bevarade räkningarna oftast noggrant specificerade och ger möjlighet att studera arbetsförloppet och enskilda hantverkares och konstnärers insatser i detalj. Räkenskaperna förvaras i slottsarkivet, hovstallets räkenskaper för 1751, oreviderad serie. Brev och andra handlingar rörande karossen återfinns bland Kongl. Majt:s brev och resolutioner 1744–1757, samt Inkomna kungliga brev 1668–1830 i Riksmarskalksämbetet.

Smedsarbeten

Till att börja med lossades remmarna och vagnskorgen avlägsnades från undervagnen, varefter metalldelarna renoverades av klensmeden *Johan Philip Axt*. De stora bladfjädrarna togs isär, polerades och insmordes, 16 stycken tillhörande skruvar måste lagas och Axt levererade även 75 långa skruvar till hjulen och att fästa bildhuggararbetena med.

Hovslagare *Johan Dietrich Meussel* beslog hjulens lötkransar, till bakhjulen användes 12 skenor och till framhjulen 10 stycken inalles. Bland Meussels andra åtgärder var att förbättra de fyra bultarna som håller fotbrädan och bakkarmens båda "åssor", d.v.s. karmsträvorna, fick ny skruvning och vidare beslog han den nya överkransen och en ny tistelstång. Från räkningen drogs en summa på 7:16 av för det gamla, obrukbara järn som avlägsnats från vagnen och levererats som delbetalning.[9]

Vagnmakararbeten

En betydande insats vid omarbetningen av vagnen tillkom vagnmakaren *Johan Fredrik Degen* (1722–1794), en skicklig och produktiv hantverkare som under årtionden var knuten till hovstallet och troligen var en av de skickligaste i sitt skrå under 1700-talet. Han var vagnmakareålderman, blev med tiden välbärgad och ägde tre stenhus på Norrmalm, ett vid Drottninggatan och två vid Stora Vattugränd. Degen tillverkade efter Hårlemans ritningar arbetsmodeller av karossens tak och ena korgsida i en fjärdedels storlek samt ytterligare en sida med kornisch i full skala. Den nya imperialen byggdes med högre välvning än den ursprungliga och därtill formade han grovt stora trästycken – för den skulpturala dekoren – och gav dem passning mot imperialen:

"6 st Consoller ofwanpå taket tillämnade påpassade och med en myckenhet lim fogar försedde sampt sedermera fästat – En med lister utkiält påsats iempt en tilricktad derpå liggiande dyna för Cronan-"

Dylika skulpturämnen fäste han även på takets fyra hörn, på hörnposterna mitt på vagnskorgen samt ett mitt på bakvägen. Ytterligare 12 konsoler runtom och två stora över dörrarna gjordes. Sätena och gångjärnen behövde smärre reparationer och även hjulen: ekrarna fästes i naven, lötarna fogades bättre samman och en ny löt av almträ gjorde han till ena framhjulet. Till detta kom även en ny tistelstång, två mindre mellanstänger till spannhästarna och två par nya svänglar.

I det skriftliga ombyggnadsförslaget nämndes ingen åtgärd på undervagnen men på framvagnen kom ändå väsentlig förnyelse till stånd:

"Till underwagnen en ny öfwerkrants af bokträ och banken till frambocken till rätta hielpt"
"Et af stora biörkstycken affalssad fotbräde klotsarne der under annorledes ställta och stycken widsatt-"

Nytillverkningen av överkransen, d.v.s. den vridbara axelns (vändkransens) övre halva, berodde sannolikt på att den ursprungliga hade slagit sig. För fotbrädans del var orsaken till utbyte nog estetiskt motiverad på just detta framträdande parti. Men det är förvånande att fotbrädan ej nämns i den långa listan över avlägsnade ornament som Sparwenfeldt upprättar 1752. För arbetena med karossen erhöll Fredrik Degen 800 dr kmt.

Några andra smärre arbeten som Degen utförde inom ramen för hovstallets förberedelser inför kröningen, var två nya skaft till spannpiskor och en bärhimmel med fyra stänger att användas då kröningshästen övades inför processionen.[10]

Skulptur

Sedan detta grundläggande arbete var gjort tog bildhuggaren vid med att ge form och liv åt de tillyxade trästyckena. Den vid slottsinredningarna sedan år 1748 engagerade fransmannen *Adrien Masreliez* (1717–1806) anförtroddes detta uppdrag. Hans noggrant specificerade räkning inleds med följande ord, vilka gör klart att Hårleman var ansvarig för och övervakade detta förnyelsearbete:

[9] Hovst. räkn. orev. 1751, SIA, s. 1000, 1004 f. Axt fick 160 dr kmt och Meussel 62 dr kmt. Ang. Meussel se Tydén-Jordan, a.a. 1974, s. 240, 255 not 16.

[10] Hovst.räkn. orev. 1751, SIA, s. 994 ff. Degen tillverkade 1747 en släde och 1750 en statsvagn åt kronprins Adolf Fredrik, på 1760-talet en statsvagn åt kronprins Gustav. Tydén-Jordan, Cronprintsens nya stats Wagn a.a. s. 235 ff, 255 not 14. Tydén-Jordan, Med lejon, drake och tigerskinn. En släde för kronprins Adolf Fredrik. – Lrk 15:12 1981, s. 408 not 5, 6. Boupptecknigar 1794/1 : 585 SSA.

”Memoire de Sculpture pour le Carosse du Couronnemant fait par ordre et sout la conduitte de Monsieur le Baron de Horlemant Surintansdant des Batimant de Sa Majesté.”

Då alla Masreliez’ skulpturer till karossen finns oförändrade på plats, blir hans text idag (översatt) en beskrivning av karossens skulpturala utseende:

”Imperialen till nämnda kaross är prydd med fyra stora konsoler smyckade med palmer och blomstergirlander och av drakar, lejonhuvud, band . . . à 400 daler stycket, gör för 4 st. — 1.600 — [dr kmt]

Ytterligare uppbär nämnda konsoler en platta som tjänar som piedestal för ett hyende på vilket den kungliga kronan är placerad, för ornamenten på piedestalen och hyendet med dess ollonformiga tofsar 100—” . . .

”Ytterligare för de två dörröverstycken prydda av en agraff smyckad med rocaille och lagergirland, med en krona och en spira vardera à 200 daler för båda 400-”

”Ytterligare för två konsoler på mitten av imperialen som håller upp piedestalen smyckad med akantus . . . à 70 daler”

På imperialens kant och över kornischen lades girlander av lagerblad och bär. Tolv konsoler på fönsterposterna runtom snidades till rakt nedhängande lagerfestoner. Deras anfang, trekantsformer med upptill avfasade hörn ligger an mot kornischens förkroppningar. De raka festonerna sitter alltså på samma plats som pilastrarna innan. Där kvinnobyster tidigare smyckat hörnposterna gjorde Masreliez ”fyra drakar med konsoler prydda med lister, blom- och bladgirlander, akantus à 160 daler stycket”.

På bakväggen, där förut Victoriafiguren funnits, sattes en kartusch med ett lejonhuvud, rocaille och blomgirland. Vidare utförde Masreliez kuskbockens nya fotbräda som en stor snäcka ”smyckad med ett lejonhuvud framför en agraff”. Dessutom utförde han ett flertal reparationer på undervagnen, på korgens listverk och snidade nya överkransen, svänglar m.m.

De smalare mellanstängerna till spannhästarna förblev odekorerade, men tistelstången smyckades med kannelyrer och rundlar och ett lejonhuvud med uppspärrat gap. Totalt begärde Adrien Masreliez 4.364 dr kmt för sitt arbete vilket av Hårleman reducerades till 4.000 vid utbetalningen.[11]

Drakar på tak och korghörn, skulpterade av A. Masreliez. Lrk.

Dragons on the roof and corners, carved by Adrian Masreliez, 1751.

[11] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 978. Om Adrien Masreliez se C. D. Moselius, Louis Masreliez, Sthlm 1923, inledningen. Sthlms slotts hist. II s. 129 f, pl. 67 a.

A. Masreliez, Lejonmaskaron på karossens hörn. Lrk.
Detail of body corner, showing carvings from 1751 by Masreliez.

J. Pasch, bakväggens fyllning med riksvapnet. Skriftbandet med Karl XIII:s valspråk är ett senare tillägg. Lrk.
J. Pasch, the rear panel with the great national coat of arms. The inscribed band is a subsequent addition, showing the motto of Charles XIII (c. 1809). The silver crowns have darkened by oxidation of their protective varnish.

Måleri och förgyllning

Nästa steg i arbetet gällde karossens ytbehandling, förgyllning av alla träpartier och omgestaltning av korgfyllningarna. Vid denna tid diskuterades inte längre materialval för korgdekoren. Målning hade sedan länge slagit igenom och var en självklarhet. Däremot använde man ofta t.ex. metallströ[12] eller paljetter för att få fram speciella effekter.

[12] Avanturin eller aventurin, en kopparhaltig glasmassa eller naturliga mineral som i form av ytterst fina fjäll använts till dekoration och lyxartiklar. Nordisk familjebok, bd. 2, Sthlm 1904. Lars Bolander målade och satte avanturinkronor på en annan vagn 1774, se Tydén-Jordan, Glimtar av en gustaviansk statsvagn. – Lrk 14:12, 1978, s. 312.

J. Pasch, putto med spira. Konturerna av underliggande målning framträder som låga åsar i förgyllningen. Lrk. Se s. 84.
Cupid with sceptre in the rear left panel, 1751. The outlines of a painting beneath can be distinguished as ridges in the gilding. Cf. p. 84.

J. Pasch, putto med riksnyckel. Lrk. Foto: F. Makes.
J. Pasch, cupid with the key of state. Rear left body panel.

För kröningsvagnens nymålning anlitades hovmålaren *Johan Pasch* (1706–1769) som utförde stora delar av det dekorativa målningsarbetet i slottet. Hans kort fomulerade räkning är daterad den 30 november 1751:

"Kröningswagnen förgylld med [dr] 1596 böcker à 3 d. 8/. boken giör– 5187 – [dr] Arbetslön at förgylla à 1 d. boken – 1596–[dr] fyllningarne på wagnen målade med figurer hållande regalierne och Sveriges wapn sampt Kronor uppå bottn utaf avanturin[12] beströdd och med lack ferniss öfwerdragit – 1500– [dr]"

De regaliebärande figurerna är fyra putti, en på vardera sidofyllningen. De två på vänstra korgsidan bär svärdet och nyckeln och på högre sidan spiran respektive äpplet.

En mer sammansatt komposition utfördes på främre och bakre väggarnas pannå: det stora svenska riksvapnet, med dynastin Holstein-Gottorps hjärtvapen, svävande bland moln och omgivet av putti, lejon och en drake. Endast vapensköldarna målades på 1800-talet över med det svensk-norska unionsvapnet, men det ena har framtagits vid konserveringen på 1970-talet. Tillsammans med sidfyllningarna är dessa två målningar av Pasch väl bevarade och kan fortfarande ses på vagnen. Målningarna är besläktade med plafonden i slottets nedre galleri.

Av dörrarnas rokokomålning är däremot inget synligt idag. Här har en stor vapenmantel och nya vapensköldar målats över på 1800-talet.

Mest arbetskrävande för Paschs del var emellertid inte målningarna utan förgyllningen av hela karossen. Detta återspeglas pekuniärt, då förgyllningen kostade 6.783 dr kmt, alltså dryg fyra femtedelar av hans totala räkningssumma på 8.280 dr kmt som han begärt. Utbetalt fick han knappt 7.900 dr kmt.[13]

Pasch hade återkommande arbeten för hovet. 1736 hade han målat en vagn för det kungliga stallet och 1750 två vagnar, 1747 en släde åt kronprins Adolf Fredrik. Flera uppdrag kom från privatpersoner, t.ex. målade han 1748 en statsvagn åt friherre Erland Broman, året efter att denne av Fredrik I utnämnts till president i kommerskollegium och adlats.[14]

[13] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 1060, 1006. Stockholms slotts historia, bd 3, s. 59, pl. 44.

[14] Hovst.räkn. 1736, SlA, s. 80, 1252. Dito 1750, s. 84, 130. Kronprinsens stallräkn. 1747, SlA, s. 254. Tydén-Jordan, Med lejon, drake och tigerskinn, a.a. s. 408, not 5. Kungl. arkiv RA, Fredrik I, vol. 26. L. Looström, Den svenska konstakademien 1735–1835, Sthlm 1887, s. 51. S. Strömbom, Porträttmålaren Lorens Pash d.y., Sthlm 1915, s. 8 ff.

Boullegolvet
Fotbottnen i boullearbete krävde en del reparationer av såväl inläggningar som stomme vilket utfördes av möbelsnickaren *Samuel Pasch:*

"för Hans Kongl. Mayt förfärdigat Nembl. Renuwerat et botn uti wagnen utaf skylpad och Messing och deruppå giort furubottnar"

Med furubottnarna menades furubrädor som på undersidan skruvades fast tvärs över ekstommens brädfogar. Tydligen hade fogarna i blindträet torkat och spruckit isär, med åtföljande demolering av intarsiaskiktet. Den lilla pall, som funnits i vagnen, hade varit fastsatt i fotbottnen, vilket också lämnat spår i inläggningarna. Till sist kompletterade och limmade Pasch fast boullearbetet. I ersättning begärde han 100 dr kmt men endast 90 dr kmt utbetalades av stallbokhållare Åhman.[15]

Gördelmakarearbeten
Mässingsspännen som sammanhöll vagnsremmarna blev avlägsnade och lämnades till gördelmakaren *Rudolf Wehser* (1700–1781) för återanvändning av metallen till de nya arbetena. Hans största tillverkning var de 4 stora spännena till hängremmarna, 4 mindre till sväng- och stötremmarna samt till spannhästarnas seldon, sammanlagt 316 stycken spännen av olika format. De gjordes alla rektangulära och dekorerades med bandstav med rocaille mitt på kortsidorna, d.v.s. samma element som det s.k. rehnska mönstret består av.

Ny förgyllning krävdes på fjäderbeslagen med tillhörande bulthuvuden och ett av riksäpplena på taket. Övriga 11 äpplen behövde endast poleras, liksom takkronan, svanhalsarna och dörrhandtag.

Wehsers räkning anger att han polerade beslagen på 4 andra vagnar, bl.a. Burmannian, som även skulle användas i kröningsprocessionen.[16]

Textilier och sadelmakararbete
Samma förhållande som vid karossens tillverkning 1699 upprepades vid moderniseringen 1751, nämligen att den mest kostnadskrävande delen gällde textilierna och deras garnering. Sadelmakare *Johan Petter Pfeffer*[17] mottog och attesterade materialleveranser från gulddragare, brodör, sidenfabrikörer och stod själv för apteringen av hela vagnens textila utrustning samt tillverkningen av de åtta nya spannselarna. 17.000 dr kmt utbetalades till honom.

Leveranser[18]
Från handelsman *Anders Dalmanson* kom två leveranser med drygt 264 alnar blått sammet till en summa av 7.512:12 daler kmt, till vagnens ytterbeklädnad, kuskbockskappa, seldon och pallar.

Ett åtskilligt dyrare stoff tillhandahöll sidenfabrikören *Barthelemi Peyron.*[19] För 81 alnar silvertyg broscherat med flammor i guld begärde han 9.477 dr kmt, d.v.s. 117 dr per aln. Peyron vävde även tyget till Adolf Fredriks kröningsdräkt, ett broscherat silvertyg med öppna kronor och små flammor. Jean E. Rehn "inventerade och ritade" detta och sannolikt också det med enbart flammor mönstrade tyget till karossen. (Se pl. 5)

De fyra guldspetsgardiner som funnits i vagnskorgen behölls, men lämnades till rengöring och upputsning. Detta utfördes av gulddragare *John Ryman*, som även kompletterade med fyra nytillverkade gardiner och tillhörande gardinband av guld.

Till garnering behövdes en myckenhet snörmakeriprodukter, vilka levererades av gulddragare *Frantz E. Oldenburg* och snörmakare *C. Bröske.*

Oldenburgs hela 38 poster långa räkning slutade på 55.800:- dr kmt (18.600:- dr smt), varav siraterna till vagnen drog avrundat 25.000 dr kmt och seldonen något mer, ca 27.000 dr kmt. Garneringar till kröningssadeln, handtäcke och spannpiskor kostade resterande ca 3.500 dr kmt.

Oldenburg hade tillverkat breda vågiga silvergaloner och levererade därav 611 3/4 alnar (ca 367 m) att användas till både karossen och selarna och 181 1/2 alnar (ca 105 m) likadana smala galoner till huvudlagen. Betalningen var beräknad på vikten, då det var de invävda metallerna, silver och guld, som avgjorde priset. Galonerna vägde ca 887 lod eller 12,32 kg.[20]

[15] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 936 f. S. Pasch (f. 1710) hade gått i lära hos Elias Haupt. S. Strömbom, a.a., 230.

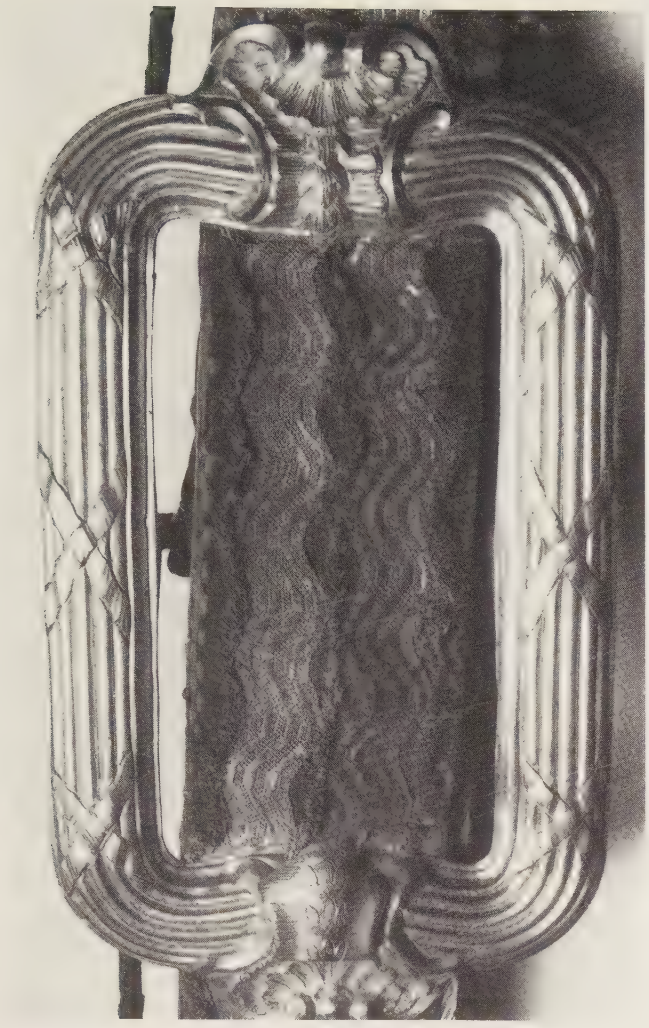
[16] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 1054 ff. Johan Rudolf Wehser (Ludolph Wesscher), gördelmakareälderman ägde stenhus vid Jacobs v. kyrkogata. Bouppteckningar 1781/3: 812. Tydén-Jordan, Cronprintsens nya stats Wagn a.a. s. 242 f, 256 not 26. Dens., Glimtar av en gustaviansk statsvagn, a.a. s. 312.

[17] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA, s. 1030–1037, 1235 f. Pfeffer var sadelmakareälderman. Tydén-Jordan, Cronprintsens nya stats Wagn, a.a. s. 250.

[18] Hovst.räkn. orev. 1751, SlA; Rymans räkning s. 964 ff. Peyrons s. 950f., Bröskes s. 1050 f, Oldenburgs s. 1044 ff, Sergels s. 1062.

[19] Peyron (1717–1766) inkallades till Sverige från Frankrike 1740 och grundade en sidenfabrik.

[20] 1 lod = 13,3 gram, men vikten är här räknad i silver- och guldlod som är 13,9 gram.



Spänne av brännförgylld mässing till vagnens ena hängrem, 40 cm × 23 cm. Formgivning Hårleman. Lrk
Fire-gilt buckle form the coach. Design Hårleman.

Till inkantning av dessa silvergaloner levererade Oldenburg drygt 1.700 alnar smala guldfransar som vägde 865 lod (1.040 m, 12,02 kg). I korgens interiör skulle främst guldvävda band och fransar användas till handtag, fönsterband, inkantning och dylikt, medan en bred silverfrans med guldkrepiner och buljoner var ämnad att fästas på "kransen", d.v.s. kring takkanten.

424 stycken silkestofsar av två storlekar var ämnade att fästas på seldonen, d.v.s. 53 stycken på varje sele. Hästarnas manar, vilka som brukligt var, alltid flätades till gala, skulle prydas med bandrosor, gjorda av guld- och silverspetsar och silverfransar med guldkrepiner för drygt 3.300 daler. Till korgen gjordes också åtta stycken stora tofsar av silver och guld, avsedda att hängas i imperialens hörn, samt åtta tofsar till prydnad på vagnsremmarna.

Vävda band av guld, silver och blått silke, avsedda till tömmar och tyglar, samt valknutar (ovala knappar) och tofsar tillverkade Bröske för en totalsumma av 7.210 daler.

Till dekorering av den blå sammeten i exteriören (på tak, bakvägg och till kuskbockskappan) skulle guldbroderade kronor användas. Hovbrodören *Christopher Sergel* (1693–1773)[21] levererade 847 stycken öppna kronor av två storlekar à 7 daler, varav även ett antal användes till spannselarna och kröningshästens schabrak och handtäcke. Två kungakronor i guld till varje seles däckel utfördes av Sergel. Broderier utförde han även på det övriga till kröningshästen, i Paris, förfärdigade garnityret. Till åtta "trompetare Eschabraquer" levererade Sergel slutligen 16 krönta kungliga namnchiffer. Sedan den gamla klädseln avlägsnats kunde Pfeffer ta itu med själva korgen som han

"sedermera in uti med lärft utlimat och med fint lärft utmatrazerat sampt med tagel och bomull up stoppat, och med Silfwer Moer iemte alla fallssarne utklädd".

De höga, trinda 1600-talsdynorna behölls men stoppningen tillökades med tagel och bomull.

På det nya taket lades först en fris, trälist, kring kanten och däröver spikades två nya kohudar till skydd mot väta. Hudarna överdrogs med boj och sist fästes blå sammet överströdd med 301 broderade guldkronor och med två rader genombrutna guldgaloner kring kanten. Breda guldfransar spikades utvändigt på taklisten. Direkt på den målade bakspegeln limmade Pfeffer likaledes blå sammet med 63 broderade kronor och en guldgalon som inramning. Fönsterremmarna kläddes över med guld–silvergalon och i vagnskorgens fyra hörn fästes stora tofsar i kordonger hängande ur käftarna på Adrien Masreliez' lejonhuvuden. Viktiga konstruktiva delar var vagnsremmarna, speciellt de stora hängremmarna som bar upp vagnskorgen. De gjordes av läder i flera skikt för att öka hållbarheten. Karossen hade ursprungligen 14 remmar, fyra hängremmar och tio smärre stöt- och svängremmar. 1751 nytillverkades hängremmarna men endast åtta av de mindre samt svängelremmarna vid anspänningsanordningen. Alla kläddes med blå sammet och garnerades likadant med vågiga silvergaloner och guldfransar. I hängremmarnas ändar fästes stora tofsar.

Vidare blev kuskdynan lägre gjord, kompletterad "med nya Renshår upstoppad". Över den lades det nya bocktäcket av blå, kronprydd sam-

[21] Sergel invandrade från Eisenach, Tyskland på 1730-talet, fick många offentliga best. bl.a. Lovisa Ulrikas kröningsmantel. Far till skulptören Johan Tobias S. Hovst. räkn. orev. 1751, SlA, s. 1062. B. Olvång, Sergel, Christopher. – Sv. konst.lex., bd 5. Malmö 1967.

met och till stöd för kuskens fötter förfärdigade Pfeffer "framanpå fotbrädet en dyna af gult Samitsplys". En liten pall till vagnen kläddes med blå sammet och guldfransar.

Kröningsselarna

Den största posten på sadelmakarens långa räkning gällde seldonen till vagnshästarna, 8.000 dr kmt eller 1.000 dr per seldon med tillhörande huvudlag och tyglar.

"8 st nÿa Krönings Selar af brunt ängelst läder med stranjar, omgångar, hallskappor breda bröstblan, 12 gånger klyfna rygremmar och rygstycke, klyfna fram och bak öfwer blan, klyfna bröst och hinderblad, stösslar laskor och swantskappor sampt breda Sweif kappor dertill alt öfwer dragna med blått Sammet och med så wäl breda som smala Silfwer galoner samt smala gullfranssar uti wågor i kanterna påsydda och uti hwarie ända med större och smärre Silfwertofssar insatte"

Kröningsselarna, vilka under 1970-talet har konserverats och rekonstruerats, tillhör kategorien bröstselar. Över vardera seldonets brösta (enligt Pfeffer "bröstbladet") löper den smalare draglinan. Däckeln över hästens manke är rektangulär, försedd med tömringar och på vardera sidan en kungakrona över tre öppna kronor. Ryggstycket utgörs av en cirkelrund platta, den s.k. rosen (prydd med tre av Sergels kronor) vid vilken ett flertal divergerande remmar är fästade, och två parallella remmar löper över kruppan.

Från ryggstycket och däckeln löper bärremmar knippevis ned på vardera sidan och ansluter till draglinorna/omgången med en rad förgyllda spännen. Spannryttarens sele till vänster förlöpare har ryggstycket ersatt av en sadel. Stånghästarna, närmast vagnen, utförde det tyngsta dragarbetet samt bromsning och därför är deras selar förstärkta med hindertyg (hinderblad), en rem kring hästarnas bakdel.

Inför formgivningen av kröningsselarna konfererade Hårleman med hovstallmästaren och uppslaget till deras fason kan de ha hämtat från en fransk källa, "Le nouveau parfait Maréchal" av F.A. de Garsault, som tryckts 1741 och utkom i en andra upplaga 1746. Spannselar till karosshästar illustrerade Garsault med en sele där ryggstycket är av liknande slag som de Hårlemanska, en cirkelrund mittplatta och divergerande remsystem. Antalet remmar ökades efter behag på praktfullare selar. Boken kan Hårleman mycket väl ha blivit bekant med under sin parisvistelse 1744–1745.

Enbart till seldonen hade Oldenburg gjort 424 stycken silvertofsar, 53 per sele, varav idag endast några enstaka återstår. Med tanke på den effekt som dessa ständigt vibrerande, glittrande tofsar hade för ekipagets utseende när det var i rörelse, måste de ha utgjort en viktig del av dekorationen.

Till kröningsrekvisitans smärre tillbehör hörde en lång spannpiska och en förridarepiska med snärtar flätade av silver och guld. Skaften var överdragna med blå sammet, spannpiskans därtill överflätad med guld och silver.

För den så kostsamt iordningställda karossen gjordes ett nytt skyddsöverdrag i stället för det gamla som varit helt murket.

Kröningsschabraket[1]

Stora inköp gjordes i Paris inför kröningen eftersom de svenska hantverkarna inte kunde leverera allt på den korta tid som stod till buds. Antikvitetskollegiets sekreterare Carl Reinhold Berch hade för ändamålet avrest från Sverige redan i maj 1751. Något senare ombesörjdes för hovstallets räkning en sadelmundering till Adolf Fredriks kröningshäst av den svenske ministern i Paris, *Carl Fredrik Scheffer*.[2] Originalräkningarna har gått förlorade, varför hantverkarnamnen ej är kända, men tack vare en bevarad kostnadstablå, attesterad av överintendenten Carl Johan Cronstedt flera år senare, vet vi att uppdraget givits åt sadelmakareänkan *Bizet* i Paris, och ett brodörnamn, *Brasch* – är känt, sannolikt den som broderade schabraket. Materialet är i sammet, i samma blå färg som på karossen, och guldbroderier.

Schabrakets formgivning hade skett i Sverige och kan följas i en serie om fem teckningar, som visar hur Hårleman i samarbete med Jean Eric Rehn sökt sig fram till det slutliga utseendet.[3] Det har hittills inte varit känt att en teckning av Jean I. Berain varit utgångspunkten för detta schabrak.

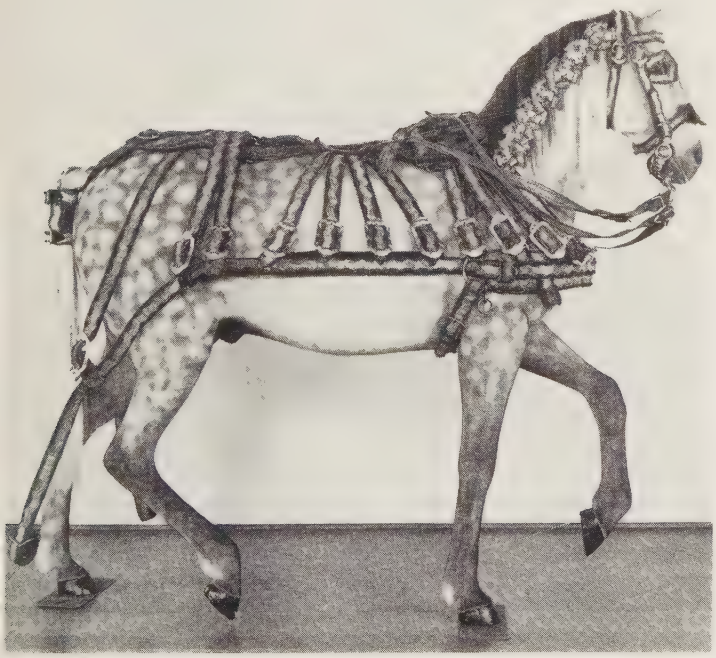
[1] Kröningssadelns och schabrakets tillkomst och stilbildande betydelse har utförligt redogjorts för i Tydén-Jordan, Rokokons kröningsschabrak bildar stil. – Lrk 15:9, 1981. Se även T. Lenk, 1751 års kröningssadel. Kunglig prakt från barock och rokoko. – Nationalmusei handteckningssamling V. Malmö 1948. Enligt Åke Stavenow formgav Hårleman schabraket. Senare forskare har anslutit sig till T. Lenks åsikt att schabraket formgavs i nära samarbete med J. E. Rehn, vilken anses ha utfört alla tckningar utom den första, THC 4394.

[2] Carl Fredrik Scheffer (1715–1786), greve och statsman, anhängare av hattpartiet. Minister i Paris 1743–1752. Efter hemkomsten utnämnd till riksråd, guvernör för kronprinsen. Scheffers brev till Carl Gustaf Tessin under Paristiden har publicerats i en textkritisk avhandling av Jan Heidner, Carl Fredrik Scheffer. Lettres particulières à Carl Gustaf Tessin 1744–1752. Stockholm 1982.

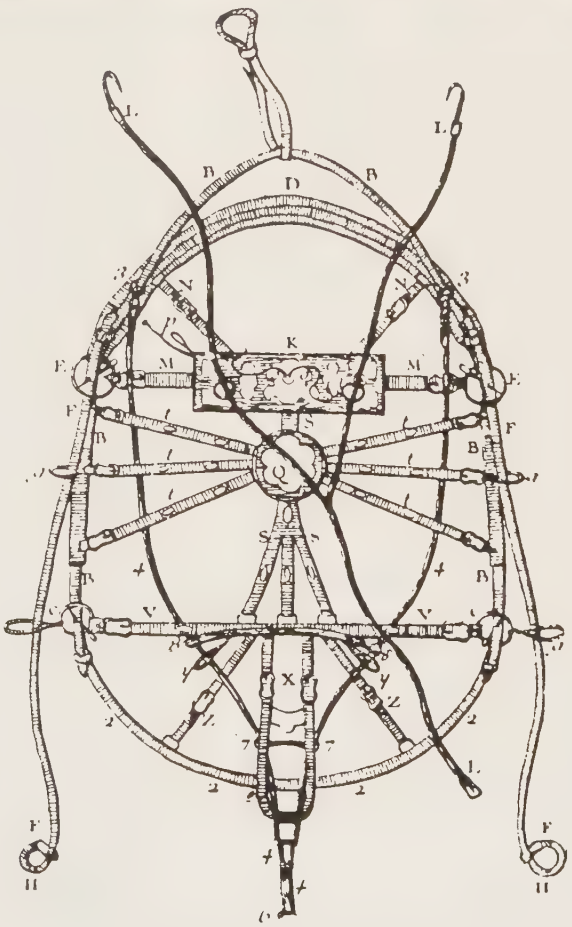
[3] Nat.mus. THC 4394, THC 4397, CC 2360, THC 4395, THC 4396. Alla teckningarna är publicerade i T. Lenk a.a. 1948. Se även Tydén-Jordan a.a. 1981.

[4] Nat.mus. THC 4907 Teateravd. K 18. Ytterligare en teckning med samma motiv har nr THC 5445. Rosett på kruppan finns även på teckningen THC 4915 (230/1919). C. Hernmarck har gjort mig uppmärksam på Berainschabrakets likhet med det svenska. Tessin till Cronström 11 okt. 1693, Correspondance s. 33, 42 (not 86). R-A Weigert a.a. bd 1, bild 20.

Sadelmakarverkstad. D. Diderot, Encyclopedie, Bourellier.
Saddler's workshop.



Sele till mellanhäst i kröningsspannet 1751. Remmarna överdragna med blå sammet, silvergaloner och guldfrans. På varje sele fanns ursprungligen 53 tofsar. Lrk.
Team harness for the coronation coach team in 1751, made by the saddler J.P. Pfeffer. Straps covered with blue velvet, silver galloons and gold tassels. Each harness originally had 53 tassels.



Seldon till stånghäst. F.A. de Garsault, le Nouveau Parfait Maréchal, La Haye 1741.
Harness for trace-horse, after F.A. de Garsault.

Det är en akvarellerad teckning föreställande den franske dauphin till häst iförd karuselldräkt.[4] Hästen har ett bältäckande, rikt dekorerat schabrak med lambrekäng runtom och en stor rosett över kruppan. Hårleman kalkerade av hästkroppen från Berainritningen i sitt första förslag, där han utgick från en schabraktyp som stod nära drottning Kristinas från år 1650, ett stort kantigt "hästehus" med yttäckande broderier.[5] Men förslaget gav ett alltför urmodigt intryck och förkastades.

I nästa steg anses Hårleman ha kopplat in Rehn på uppgiften, och i det följande kan man se hur själva schabraket på Berains ritning blev inspirationskällan. Rosettformen över kruppan togs upp och schabraket växte till att täcka hela bålen och följer i mjuka linjer hästkroppens runda former. Det rombiska basmönstret "à la mosaique" förekommer på flera schabrakteckningar ur Berains skola. Den tillhörande sadeln är av halvengelsk typ, på franska Selle raze eller Selle demi-Angloise.[6]

På en senare teckning har Hårleman med lätta streck antytt alternativa lösningar till schabrakets avslutning nedtill, och på samma blad syns skissen till karossens nya tak. Den femte och sista teckningen visar hur sidostyckena – följande lambrekängens kontur på Berainritningen – svängts ned i en rytmisk båglinje, med plats för en vapenkartusch. Ytterligare en teckning, där vapenkartuschen gjorts oval, bör ha utförts och använts av brodören i Paris som förlaga. Genom att hämta det bästa från en ridmundering i fransk barock och sammansmälta formerna med andan och spänsten i den nya tidens stil skapades schabrakets slutgiltiga form, som med sina schvungfulla linjer är en fullödig rokokoprodukt.

J. Berain, Den franske Dauphin till häst. Nat.Mus. THC 4907.
The French Dauphin on Horseback, watercolour drawing by Berain.

[5] Avbildad i T. Lenk a.a. 1948, s. 101, samt i Lrk katalog 1978, s. 18–19.

[6] Fr. A. de Garsult, Le nouveau parfait Maréchal, La Haye 1741, s. 139, Pl. XI, fig. C. Nya upplagor trycktes 1755, 1770 och 1778. Jag har använt mig av 1741 års utgåva i Bibliothèque Nationale, Paris.

Förslag till kröningssschabrak av Jean Eric Rehn. Nedanför en skiss till karossens nya imperial av Carl Hårleman. Nat. Mus. THC 4395.

Design for the 1751 coronation caparison submitted by Jean Eric Rehn, with alterations and an outline sketch of the new coach imperial by Carl Hårleman.

J. E. Rehn, slutgiltigt förslag till kröningsschabrak 1751. Nat.Mus. THC 4396.

J.E. Rehn, final design for the coronation caparison in 1751.

Tillsammans med andra beställningar låg schabraket med tillbehör färdigt och packat i Paris i början av september 1751 men transporten försenades och med stigande oro väntade man på försändelsen i Stockholm. När godset äntligen anlände återstod endast fem dagar till den utsatta kröningsdagen och olyckligtvis passade inte persedlarna. Ridtyget var för litet, schabraket för knappt framtill och själva sadeln kunde kungen inte alls använda.

Det kom på sadelmakare Johan Petter Pfeffers lott att rätta till felen. På schabraket satte han framtill in ett skarvstycke med broderier av Sergel och tillverkade även en ny sadel på den korta tid som stod till buds. Sadeln, enligt fransk terminologi en

"Selle à la royale",[7] gjordes med låga, vida bommar, som gav den kungliga ryttaren bättre stöd än den halvengelska typens släta sitsputa. Till garnityret hade Pfeffer också sömmat ett handtäcke, som skulle bäras strax bakom hästen i processionen och som lades över schabraket under tiden kröningsakten pågick i kyrkan.[8]

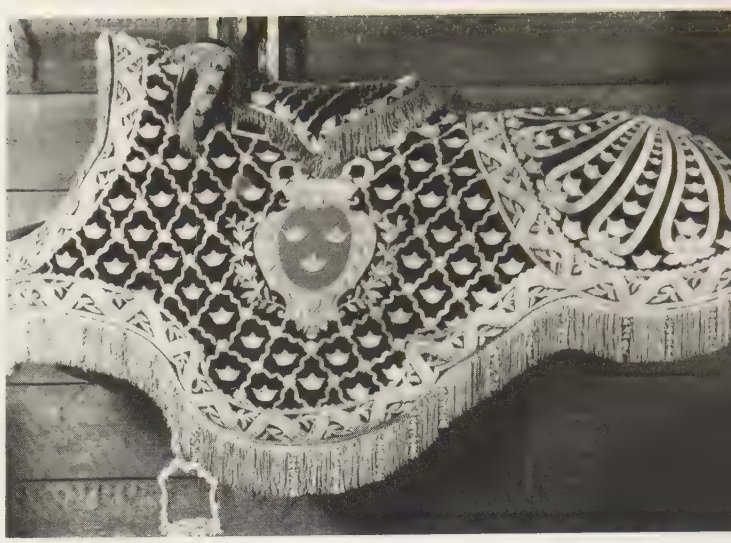
Av Pfeffers redogörelse får man en bild av vad som tillverkades för kröningshästens speciella träning inför kortegen, som hovstallmästare Sparwenfeldt var ansvarig för. Det var en blå lärftskappa med vitt foder och bräm av tyska lammskinn att användas vid hästens excercerande. Hästen fick en ny skolsadel med tillhörande enkelt schabrak av kläde och en bärhimmel att tränas gå inunder i ridhuset. Från Pfeffer kom även en dubbel "pall med blått kläde öfwerklädd och med 25 ullna kronor påsydda" för "at stiga på hästen för hans Kl. M:t".

Kostnaderna för sadelgarnityret var för de franska arbetena totalt 7.474 livres, därav betingade schabraket ensamt 4.437 livres. Tillverkningen av sadeln och ändringsarbeten i Stockholm slutade på avrundat 2.461 daler kopparmynt, varav Pfeffer fick 656 daler och 1.805 daler gick till brodör och gulddragare. Handtäcket betingade 4.040 daler, Pfeffers andel var 400 daler och övrigt kostnader för gulddragararbetet.

Därmed är den mycket omfattande och i ordets verkliga bemärkelse strålande textila utrustningen till kungens och drottningens kröningsekipage komplett. Den genomgående färgeffekten var silver och guld framhävd mot blå silkessammet med tät och glänsande lugg.

Efter Adolf Fredrik använde både hans son och sonson denna ridmundering vid sina kröningar. Sista gången red alltså Gustav IV Adolf med farfars schabrak i kröningsprocessionen i Norrköping år 1800, men typen blev stilbildande i årtionden efteråt. Redan till Gustav III:s kröning 1772 fick den efterföljare i nytillverkade schabrak för hertigarna, kronbeströdda och med nedsvängda sidor. Den karakteristiska konturen togs upp även i de kungliga och andra hästtäcken som gjordes till tornering 1776.

När Karl XIV Johan 1818 valde kröningsrekvisita mättade med svensk tradition, blev Adolf Fredriks fint proportionerade schabrak mönstret för det nya som sadelmakare Daniel Rydholm förfärdigade med tillbehör. Adam Peter Holmberg



Kröningsschabraket tillverkades i Paris, men sadeln måste göras i Stockholm. Lrk.
The coronation caparison was made in Paris, but the saddle had to be made in Stockholm.

Karl XIV Johans kröningsschabrak 1818. Lrk.
The basic design of the rococo caparison was copied for the caparison used at the coronation of Charles XIV (Bernadotte) in 1818.

gjorde ornamentsritningar till schabraket som till uppbyggnad överensstämmer med förebilden men där dekoren består av tidstypiska eklövskransar och olivblad kring de obligatoriska kronorna. Materialet var ljust blå sammet med broderier i guld. Som kopia har den en stelhet och brist på spänst i både formgivning och utförande som är påfallande, speciellt i rosettens radierande fält.

Sista gången användes Karl Johans schabrak då sonsonen Karl XV red i procession till sin kröning 1860 och därmed hade rokokons kröningsschabrak som ceremoniell typ varit en väsentlig del av den svenska kröningstraditionen i 109 år.

Kostnaderna för moderniseringen 1751 uppgick till totalt 131.145 dr kmt, eller 43.715 dr smt. Textilierna med garnering samt selarna var som tidigare den drygaste posten 35.882 dr smt. Måleri,

[7] Garsault a.a. sid. 138, Pl. XI, fig. D. Liknande seldon finns på en akvarell med parspänd vagn i Nat.Mus. THC 954

[8] Avbildad i Tydén-Jordan, a.a. 1981, s. 277.

förgyllning och bildhuggararbetet hade kostat 4.314 dr smt.[9]

Vård och förvaring

Vid magasinering mellan användningstillfällena skyddades vagnen med textila överdrag. Det första från 1690-talet bestod av flera delar: "Ett öfvertåg af waxduk uti många stycken och dehlar at conservera sielfwa korgen med" mot "damb och orenlighet." Vaxduken var fodrad med grönt boj och korgöverdraget bestod av fem delar, ett lades över taket och sedan hakades fyra sidostycken fast. Till siraterna på imperialen hade särskilda mössor sytts. Hängremmarna hade formskurna fodral av grönt boj, och särskilda överdrag hörde till bakkarmen och framvagnen, men det senare hade förstörts helt av fukt och saknades 1751.[10]

Redan 1729 hade överdraget måst repareras, eftersom fyra delar varit "aldeles förruttnade och förderfwade". Överdragets sönderfall ger en aning om klimatet på förvaringsplatsen, en särskild vagnbod som kallades "kröningsvagnshuset" och fanns på den till hovstallet gränsande greve Pehrs gård.[11] Där stod karossen avskilt och inlåst, både för att den mer sällan användes och för att på betryggande sätt skydda den mot klåfingrighet och stöld. Guldet och silvret i textilierna var begärliga, då metallen kunde brännas ur och omsättas i kontanter. Vagnen måste därför hållas väl inlåst, och bland räkenskaperna i samband med ändringsarbetena 1751 nämns inköpet av ett nytt stort Polhems utanlås till portarna på kröningsvagnshuset. Samma år tillverkades ett nytt överdrag där sidorna kunde hissas upp som rullgardiner. Nya borstar till rengöring av vagnarna anskaffades och kröningsvagnen fick egna borstar. En sort användes enbart till träverket utvändigt och till textilierna togs en extra fin klädesborste.[12]

Flera gånger årligen beställdes brännvin till hovstallet. Vanligt brännvin i större kvantiteter förbrukades vid valackering av hingstar, medan ett något dyrare franskt brännvin, d.v.s. cognac, användes vid rengöring av vagnarnas kristallglasfönster. Talg och tjära togs till vagnsmörja på hjulaxlar och vändkransar. Åtskilliga kannor tranolja gick åt till vagnsremmarnas och selarnas rengörande och insmörjning.[13]

[9] 1 dr smt motsvarar 3 dr kmt.

[10] Hovst.räkn. orev. 1751. SlA, Utdrag ur rustkammarinv., efter s. 1669 i slutet av volymen. 1730 års Hovst.räkn. s. 377.

[11] "ett hwalft Rum wid det så kallade Grefwe Pehrs Hus in på Gården", Lrk inv. 1748, SlA, s. 34 f.

[12] Hovst. räkn. orev. 1751, SlA, s. 50, 706 f.

[13] Dito s. 50, 52, 708, 1662.

Kröningskarossens dekor

Moderniseringen inriktades på att framhäva karossens höga rang och ceremoniella funktion. Vid kröningen av ett rokokons kungapar utan makt krävdes inga fursteförhärligande allegorier, utan ledmotiv i dekoren är regalierna, som kungen och drottningen får rätten att bära i och med kröningsakten.[1] Kronan, spiran, äpplet och nyckeln bärs av genier på korgfyllningarna. Riksäpplen kantar gesimsen och korresponderar mot en spira och krona i kartuschen över dörrarna, flankerad av ymnighetshorn.

Med livfullt skulpterade former har imperialen framhävts och dramatiserats. Från hörnen, där grinande drakar sitter med utspärrade vingar, löper palmkvistar samman över dess mitt och lyfter kronan, den förnämsta av kungliga insignier, som en övergripande symbol över karossen. Lejon, palmer och lagerblad är gängse attribut som fått sällskap av bevingade drakar, tio stycken med de två som Pasch målat på fram- och bakväggen. Dessa kinesiserande drakar var ursprungligen en kejsarsymbol och deras heraldiska innebörd var styrka och makt.[2] Det skall påpekas att Vendes vapenbild är en drake, vilket kan ha haft betydelse. Kröningstillfället och den speciella motivkombinationen gör en heraldisk tolkning berättigad. Bland Sveriges kronor och Göta lejon passar Vendes drake in och karossens roll som kröningsvagn för Sveriges, Götes och Vendes konungahus blir uppenbar. En jämförelse ger rikssalen på Stockholms slott, inredd på 1740-talet, där emblematiken omväxlar mellan tre kronor, Göta lejon och Vendes drake.[3]

På de stora fyllningarna runtom dominerar riksvapnet med den Holstein-Gottorpska dynastiens vapen i hjärtskölden. Ingenting hänsyftar på kungen eller drottningen som personer, men regalierna och främst kronorna spelar en huvudroll som framhäver karossens rang. Endast vapenbilderna behövde målas om vid dynastiskifte, vilket också skedde senare under ätten Bernadotte.

Den i tillverkningsskedet på 1690-talet diskuterade blå färgen togs upp i textilierna 1751, men endast utvändigt. Det dominerande färgintrycket är guld och blått, de svenska färgerna. Kronmöns-

[1] Om regaliernas betydelse och kröningsceremoniel se R. Cederström, De svenska riksregalierna och kungliga värdighetstecknen. Sthlm 1942.

[2] L. Törnquist, "Med konglig krona öfwer och draka wingar omkring" – Carl Hårlemans bevingade kartusch. – Varia, Sv. vapenhist. sällsk., 1981:6. Vendes drake var eg. en lindorm.

[3] Stockholms slotts historia, bd III, Sthlm 1941, s. 40.

tret har över hela korgen reliefeffekt, då fyllningarnas avanturinkronor med sina skrovliga ytor och målade detaljer på ett trompe l'oeil-liknande sätt imiterar de broderade kronornas struktur.

Guldflammorna på silvertyget i vagnsinteriören är ett motiv med speciell betydelse, som hade förekommit i samband med tidigare kröningar. Vid Kristinas kröning 1650 hade tronföljaren Karl Gustavs mantel och hatt varit prydda med guldflammor broderade i långa fem-flikiga tungor. Samma mantel bars därefter – med tillfogade kronor – av Hedvig Eleonora och användes senare även av Ulrika Eleonora d.y.

Det är tänkbart att Karl X Gustav vad gäller denna detalj kan ha hämtat intryck under sin franska resa tio år före kröningen. Även om flammorna användes dekorativt, så uppträder de vid sådana centrala ceremonier i kyrkliga sammanhang att motivet måste tillmätas emblematisk betydelse. Både Adolf Fredriks och Gustav III:s kröningsdräkter av silvertyg är broscherat med flammor och kronor efter Rehns mönster.[4]

I kristen ikonografi har flammorna djup förankring och användes tidigt som symbol för den helige ande, vilken i pingstundret utgöts över apostlarna som eldsflammor från himlen.[5] I Claude Paradins "Devises Heroîques" framställs de som ett veritabelt regn av eld nedfallande från ett moln.[6] Vid kyrkliga fester bar riddarna av "Saint Esprit"-orden mantlar mönstrade med flammor. Denna Helgeandsorden var den främsta av de franska riddarordnarna, av Henrik III instiftad 1578 till minne av att hans egen tronbestigning fyra år tidigare hade sammanfallit med pingstdagen. Senare hölls ordensceremonier i anslutning till kröningshögtidligheterna.[7] Standar med strödda flammor förekommer också och det franska riksbaneret var sedan Karl den stores tid förknippat med föreställningen om den helige ande, det liknades vid en flamma av guld och kallas "Oriflamme."[8] Traditionellt uppfattades den flammande elden som

Den helige ande utgjutes som eldsflammor. C. Paradin, Devises Heroiques 1557.
The Holy Ghost being poured forth as tongues of fire.

helig och evig och var tecken för upplysthet.[9]

Ofta har flammotivet använts på draperingar vid "pompa funebris", vilket man finner på franska kopparstick med begravningsframställningar från 1600-talet.[10] Motsvarande bruk i Sverige är känt från Ulrika Eleonora d.y:s begravning 1742 och Adolf Fredriks 1771, då pelarna i Riddarholmskyrkan var smyckade med samma mönster.[11]

Det är en yppig och kraftfull rokoko i de plastiska tilläggen på vagnen 1751, samma formspråk som behärskar Hårlemans samtidiga inredningar i slottet. Draken, vingarna och musslan blev ett kännemärke för hans konst och finns flerstädes i slottstakens friser och i konsthantverksalster.

Den oförändrade bakkarmen med sin schvungfulla båge ackompanjerar det nya som ett accord i samma tonart. De lekfulla puttigestalterna är som syskon till de regaliebärande genierna på korgen.

Intressantaste jämförelsen med karossen bjuder de två förgyllda tronstolar, grandiosa till sitt for-

[4] K.E. Steneberg, Kronprinskronan och arvfurstehatten. Regalieutställningen i Livrustkammaren, Sthlm 1938, s. 27 ff. Cederström a.a. bild s. 223–225. Peyron vävde tyget till Adolf Fredriks dräkt, J.A. Meurman vävde tygerna 1772. T. Lenk, De kungliga drakterna. – Gustavianskt, Sthlm 1932, s. 25 ff. Dens. 1751 års kröningssadel. – Kunglig prakt från barock och rokoko, Malmö 1948, s. 103.

[5] Apostlagärningarna kap. 2, NT. Fr.o.m. konciliet i Nicaea framställs den helige ande ofta som en duva. "Heiliger Geist" och "Pfingsten" i Lexikon der Christlichen Ikonographie.

[6] Claude Paradin, Devises heroîques 1557, nyutgåva Scolar press 1971, s. 14.

[7] Kyrkliga fester, Pl.AF 23, KB, pl. 6, 16. Le Noble, Histoire du sacre et du couronnement des rois et reines de France, Paris 1825, s. 490 f. James Laver (utg.), Costume of the western world, Wageningen 1951, bild 71. T. M:son Höjer, Helgeandsorden 2. – Nordisk Familjebok, bd 11, Sthlm 1909. Oriflamme av rött siden med strödda guldflammor och stjärnor, historik i La Grande encyclopédie, bd 25, Paris u.å., s. 563. Bild i La Grande dictionnaire encyclopédique Larousse, bd 7, Paris 1984, s. 7639.

[8] P.E. Schramm, Der König von Frankreich. Das Wesen der Monarchie von 9. zum 16. Jahrhundert. Weimar 1939, s. 139 f., 204, 217 m.fl.

[9] "Flamme" i R. Laffont, Dictionnaire des symboles, Paris 1969, s. 358. Enligt Valerian a.a. s. 615 c, kunde elden även vara det främsta tecknet för kejsarinnevärdighet.

[10] Bl.a. drottningens mausoleum 1683, och Louis de Bourbons begravning då kyrkan draperades med ett tyg mönstrat med flammor och fleur de lys. Pl.AF. 19, KB, pl 44, även 27, 34, 38, 42, 46, 48, 50, 51.

[11] P. Floding, Solenniteter, 1771–72, Pl. VI.

Tronstol utförd till kröningen 1751. Hgk.
In 1751 Masreliez carved two thrones in the same vigorous rococo style as the coronation coach.

mat, som inför kröningen gjordes till kungens och drottningens audiensrum, och vilka även skulpterades av Adrian Masreliez. Den ursprungliga avsikten frångicks och de placerades i stället under kröningsceremonien i de prechtska kungsstolarna i storkyrkan, mot vilkas pompösa barock de hävdar sig väl. Tronstolarna är uppbyggda av voluter och likartade kraftiga palmstammar med blomstergirlander som finns på imperialen, och de har även samma lejonmaskaroner på sarg och krön. Imposant är den höga ryggens skulpterade krön, bildat av en stor rocaille där ett par putti överst håller en kungakrona över riksvapnet. Klädseln är blå kronströdd sammet, precis som på kröningsvagnen. Till tronstolarna finns en serie teckningar av Jean E. Rehn, men Hårleman anses ha varit den som givit direktiven och övervakat utförandet.[12]

Samma andas barn är ett förgyllt och skulpterat bord som tillhört Lovisa Ulrika och lär ha varit avsett för henens audiensrum. Likadana lejonmasker som på karossen och på tronerna pryder bordsargens hörn, medan två drakar bevakar en runa på krysset.[13] Ett annat exempel är en praktram till ett porträtt av Lovisa Ulrika som kronprinsessa, vilket utgörs av palmkvistar, lejonmasker och en krönande vapenkartusch med vingar.[14]

Huvudkomponenterna från karossen, den heraldiska trilogien krona, lejon, drake, hade på ett elegant sätt använts på en numera försvunnen släde, som Lovisa Ulrika skänkte sin make 1746.[15] Dess former är typiskt hårlemanska och en bevarad teckning av den har tillskrivits honom. Släd-korgen bildas av en mussla, vilken i aktern bärs upp av en drake med utspärrade vingar och fram har ett lejon i en heraldiskt skridande pose på medarna. Lejonet är krönt liksom lilla riksvapnet baktill på korgen. För kronprinsparet, och främst kanske Adolf Fredrik, tidigare hertig av Holstein-Gottorp, vilken tre år tidigare hade valts till svensk tronföljare, var det viktigt att markera sin svenskhet. Därför kan samma strävan ses bakom motivvalet, speciellt gäller det frontfiguren på praktsläden som tycks hämtad direkt från riksvapnets lejon.

Hårleman hann inte själv utarbeta skisser till de många projekt som han ansvarade för. Därtill hade han medhjälpare och den skickligaste var Rehn,

François Latinville (1705–1774), Lovisa Ulrika som Aurora. Foto i SSM.

Lovisa Ulrika as Aurore, painted by François Latinville (1705–1744).

vilkens hand ofta blev den som satte kompositionerna på papperet. Rehn fick anpassa sig efter sin läromästare och han var lyhörd och följsam i sina olika uppgifter. När det gäller så betydelsefulla föremål som tronstolarna, kröningsvagnen och schabraket 1751, så kan man utgå ifrån att Hårleman hade bestämda intentioner och att det var hans vilja som realiserades.

Den livliga rokokon till trots, finns det några detaljer i karossdekoren som s.a.s. ger en fingervisning om vad som skulle komma senare. Det är lagerfestonerna kring takpartiet, som lagts i bågar

[12] Teckningarna i Nat.Mus., stolarna tillhör Hgk. C. Hernmarck, Några teckningar till tronstolar för Stockholms slott. Kunglig prakt från barock och rokoko, Malmö 1948, s. 109.

[13] I Nat.mus., NM 99/1919. Å. Stavenow, Carl Hårleman, Uppsala 1927, bild 156.

[14] Målat av François Latinville (1705–1774). Bukowskis katalog nr. 419, 1982, nr. 586, pl. 108. Sv. slott och herresäten Östergötland II, Malmö 1971, Norsholms herrgård, s. 84–85.

[15] Efter den laverade teckningen i Nat.Mus. (THC 985) tillverkades en släde trol. av vagnmakare F. Degen och bildhuggare J. Ljung. Efter 48 år i kungligt bruk skänktes den till en livkusk 1794. Tydén-Jordan, Med lejon, drake och tigerskinn. En släde för kronprins Adolf Fredrik. – Lrk 15:12, 1981.

Släde tillverkad åt Adolf Fredrik som kronprins 1746. Laverad teckning tillskr. Hårleman. Nat. Mus.

Sleigh with mussel-shaped body, dragon and lion. Made for Crown Prince Adolf Fredrik in 1746. Watercolour drawing prob. by Hårleman.

över fönstren och däremellan i rakt nedhängande bladband har en mer tyglad form. Som ornament blev ju just festonerna det för den gustavianska stilen mest utmärkande motivet och även om rokokon vid denna tid stod i sin fulla blomning, hade en strängare ton börjat höras från Paris. Antydningar – inget mer – om en begynnande klassicism skönjes alltså redan i vagnsdekoren, men festoner finns också i inredningsförslaget till den efter branden 1751 förstörda Klara kyrka, där med ännu mer klassicistisk prägel.[16] Hårleman avled strax därefter (1753), men av det sagda ser man hur det klassiska elementet i Hårlemans konst tonas fram under hans sista år och vilken känslighet för smakskiftningar som kännetecknar hans konstsinne in i det sista.

[16] Stavenow a. a., s. 304.

Det är ett känt faktum att rokokon tillämpades i intimare rum, medan barocken härskade i paradgemaken. Den principen hade parallellitet med de ceremoniellt använda föremålen som tronstolarna och kröningsvagnen. Med sina storvulna, tunga former står dessa barocken närmare, även om detaljerna var hämtade från den nya stilen.

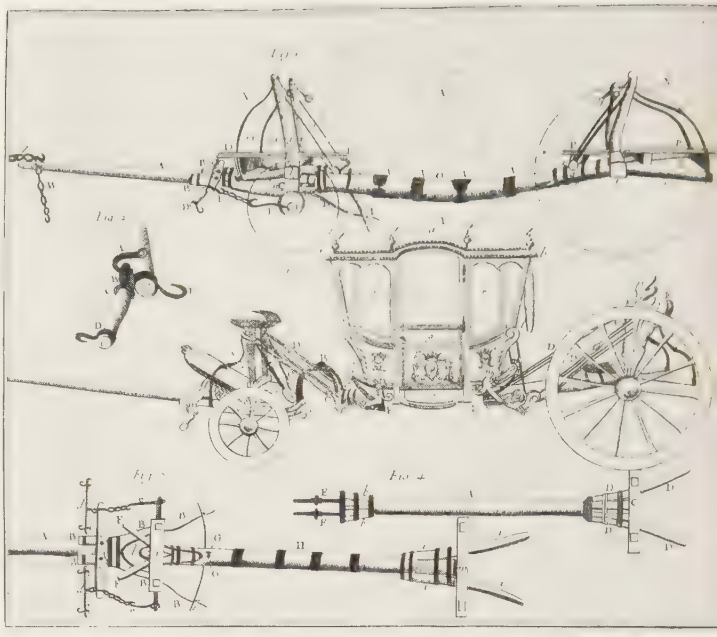
Moderniseringen 1751 ledde således till att karossen entydigt blev kröningsvagn, en funktion som den framgent ensam hade vid alla vagnburna kröningståg i Sverige. Karossens särställning utläses också i inventarierna genom att den därefter alltid står upptagen först i vagnrullorna. Till en början var den onumrerad, genom sin utmärkta funktion ställd över alla andra åkdon och behövde därför inga rang- eller ordningsnummer. Först med nyordningen efter Gustav III:s död inrangerades också den i inventarierna som nummer 1, följd av Burmannia som nummer två, en ordning som sedan dess har bibehållits.

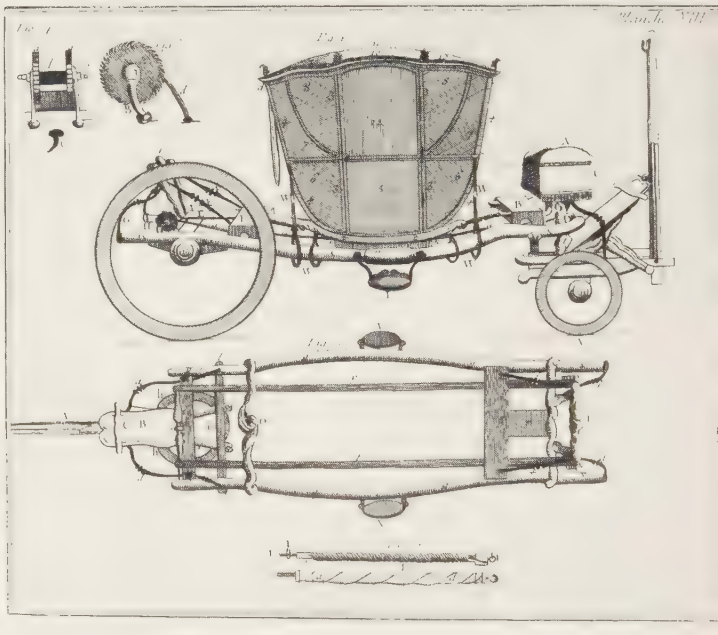
Exkurs: berlinare och ceremoniell konservatism

Den vagnstyp som kallas berlinare,[1] utvecklades ur en anspråkslös resvagn som förekom på 1600-talet till en vagn för stadsbruk, som omkring 1730 började konkurrera om plats bland representationsåkdonen med de äldre karosserna. Efter 1750 är den med sin smäckrare form accepterad som ceremonivagn. Det nya och viktiga är att berlinaren har en kortare undervagn med två bommar, kallade brankarder, och att dessa tillsammans med hjulaxlarna bildar likt en ram nedanför korgen. Denna konstruktion minskade avsevärt risken för vältning. Vagnskorgen hänger i remmar mellan brankarderna och över dem.

Kronprinsvagnen och "drottningens Hornska vagn" i Livrustkammaren är högklassiga exempel på svenskbyggda statsvagnar av berlinertyp från rokokon.[2] Det förstnämnda tillverkades 1765–1768 för kronprins Gustav till en kostnad av 121 922 dr kmt av bl.a. vagnmakare *Fredrik Degen* bildhuggare *Israel Barcker* och målare *Lorens Gottman*. Vagnen är helt förgylld med inslag av blått, samma färgställning som i kröningsvagnen – helt medvetet utformat på två vagnar av utmärkt dignitet, kungens och kronprinsens förnämsta åkdon.

Ett exempel på konservatism inom vagnsområdet ger den prestigemedvetna Lovisa Ulrika. Efter Adolf Fredriks död 1771 organiserades hennes nya hovstat och av hovstallets åkdon ställdes bl.a. sex vagnar, alla av berlinertyp, till hennes disposition. Detta tillfredsställde uppenbarligen inte änkedrottningens statuskrav. Som drottning hade hon varit van att färdas i tunga och värdiga ceremonivagnar som Kröningsvagnen och Burmannian, varför hon som statsvagn endast kunde acceptera en kaross, en vagnstyp s.a.s. med anor. Följaktligen förmådde hon sonen Gustav III att låta tillverka en ny statsvagn åt henne.[3] Vagnsbygget utfördes 1773–1774, delvis med de äldre karosserna som förebild, bl.a. dekorerade målaren *Lars Bolander* korgpannåerna med strödda kronor av avanturin. Efter änkedrottningens död hade karossen varit kungahusets *audiensvagn* under flera årtionden innan den förstördes i den brand som härjade hovstallets vagnsbyggnad vid Hötorget 1880.





Kaross, trapetsoid korg och underrede med mittbom.
Berlinare, U-formad korgkontur och underrede med två bommar (brankarder).

F. A. de Garsault, Traité des voitures. Paris 1756. Jmfr text s.

Coach, chassis with perch.
Berlin, chassis with two brancardes on either side of the body.

[1] Wackernagel a.a. 8. 173. Dens. 1977, s. 11 ff.

[2] Tydén-Jordan, Cronprintsens nya statsvagn a.a. Tydén-Jordan, Drottningens Hornska vagn a.a.

[3] Tydén-Jordan, Glimtar av en gustaviansk statsvagn. – Lrk 14:12 1978. Vagnmakare var Georg Lindman och skulptör Israel Barcker.

Kröningsvagnens senare öden och användning

Kröningen är en uråldrig, för monarkin central statsakt, en religiös ceremoni genom vilken monarkens rätt till regeringen bekräftas.[1] I den kyrkliga akten är smörjelsen och regaliernas överlämnande de viktigaste ceremonierna. Att kungen/drottningen i återtåget från kyrkan bar mantel och regalier var viktigt för processionens triumfatoriska karaktär.

Från och med 1720 blev Stockholm kröningsort allt framgent, med ett undantag, kröningen år 1800 som ägde rum i Norrköping i samband med riksdagen. Vid Adolf Fredriks och Lovisa Ulrikas kröning 1751, Gustav III:s och Sofia Magdalenas 1772, Gustav IV Adolfs och Fredrikas 1800 och Karl XV:s och Lovisas kröning 1860 var processionerna vagnburna.[2] Ceremonielen föreskrev åtta hästar framför kröningsvagnen, varje häst ledd av en kapten. Dessa var dubbelkröningar och tågen bestod av två sviter: kungen red med gående och beriden uppvaktning och i nästa svit for drottningen och en stor del av de deltagande åkte i vagn.

Tåget hade bestått av två vagnburna sviter 1720, men med den viktiga skillnaden att då for också regenten Fredrik I i vagn. Fredrik I:s och tidigare Kristinas kröningar skiljer sig på denna punkt från de efterföljande, då kungarna/regenterna valde att rida eller gå. Från och med 1751 var det drottningarna som använde vagnen i kröningsprocession.

Kungafamiljens residens efter slottsbranden 1697 fram till 1754 var "Kungshuset" på Riddarholmen. Liksom 1720 utgick tåget 1751 därifrån över Birger Jarls torg, Riddarholmsbron, Riddarhustorget och in på Stora Nygatan ända fram till Skeppsbron. Man for uppför Slottsbacken fram till Storkyrkogårdens port, öster om kyrkan. Från 1772 var det nya tessinska slottet utgångspunkten. Kortegen började då på borggården och följde Storkyrkobrinken ned till Riddarholmstorget där man fortsatte den vanliga vägen in på Stora Nygatan.

1751 års processionsordning byggde på ceremonielet från den tidigare kröningen 1720, och blev normgivande för de följande. I marchordningen kan tre olika avdelningar urskiljas, var och en inledd av pukare och trumpetare och ordnade så att personer av högre rang gick närmare kungen/drottningen. Efter 1/ tättruppens kompanier anförde 2/ hovmarskalken (halva) hovstaten och krigsbefälet, följda av ständernas representanter med bönderna först, sedan borgare och präster och sist adeln. 3/ Framför kungen red överstemarskalken först i raden av de regaliebärande riksråden med kronan närmast kungen. De ofrälse ståndens deltagande var en nyhet, de hade inte varit med 1720.

Drottningens svit var liknande arrangerad, men på ständernas plats efter (halva) hovstaten for hovfröknarna i egna vagnar och hovmästarinnan sist. Regalierna fördes av riksråd i sexspända vagnar. Efter drottningen for riksrådens fruar i vagnar. Återtåget gick i samma ordning, med undantag av att riksråden i kungens svit följde efter riksbaneret. De riksråd som fört drottningens regalier for framför kröningsvagnen som förut.

Man ställde höga krav på kröningshästarna, inte minst vad gäller exteriör och färg.[3] Enligt traditionen skulle de vara vita, eller åtminstone grå, och apelkastade skimlar var omtyckta. Åt kungen hade 1751 en vit hingst införskaffats från Bäckaskog och i stallet fanns åtta stora apelkastade "carossierer". Men när en vagnshäst störtade 1 juli, blev hovstallmästaren Sparwenfeldt tvungen att bland ridhästarna välja ut den mest passande, en grå häst med vit teckning, som tämjdes in till vagnshäst. För övrigt fanns bland vagnshästarna 13 "morenkoppar", skimlar med mörka huvud och ben, och 16 svarta som nog användes i tåget.[4]

Dagen före kröningen 1751 kungjorde en härold "på the wanlige ställen både i Staden och på Malmarne under pukor och Trompeter . . . Theras

[1] Cederström a.a. s. 19 f.

[2] Tryckt kröningsceremoniel från nämnda år i Lrk och RMÄ. Svenska kröningar, beskrivningar och anekdoter, Sthlm 1860. Till Karl XIII:s och Hedvig E. Charlottas kröning 1809, Karl Johans 1818, Desiderias 1829, Oskar I:s och Josefinas 1844, Oscar II:s och Sofias kröning 1873 hade gående processioner planerats och de behandlas ej här.

[3] S. Arsenius, I tjänst hos Sveriges regenter. – Vita hästar, Sthlm 1909.

[4] Hovst. räkn. orev. 1751, SlA, s. 7, 144, 150, 163, 424, 1565, 1638. Pukhästarna skulle vara grå. Hovst. mäst. Sparwenfeldts brev 16 maj och 9 aug. 1751, RMÄ, Inkomna handlingar. B. Furugren, Hästfärgernas ABC. – Hästen 1977:5. B. Furugren Skimlar-avblekbara och konstanta. – Hästen 1977:10 C. Trädgårdh, Hästen i Sverige, Sthlm 1939.

Kröningståget 1751. Fantasibild. Tyskt kopparstick. KB.
The coronation procession in 1751. Conjectural depiction by an unknown German engraver.

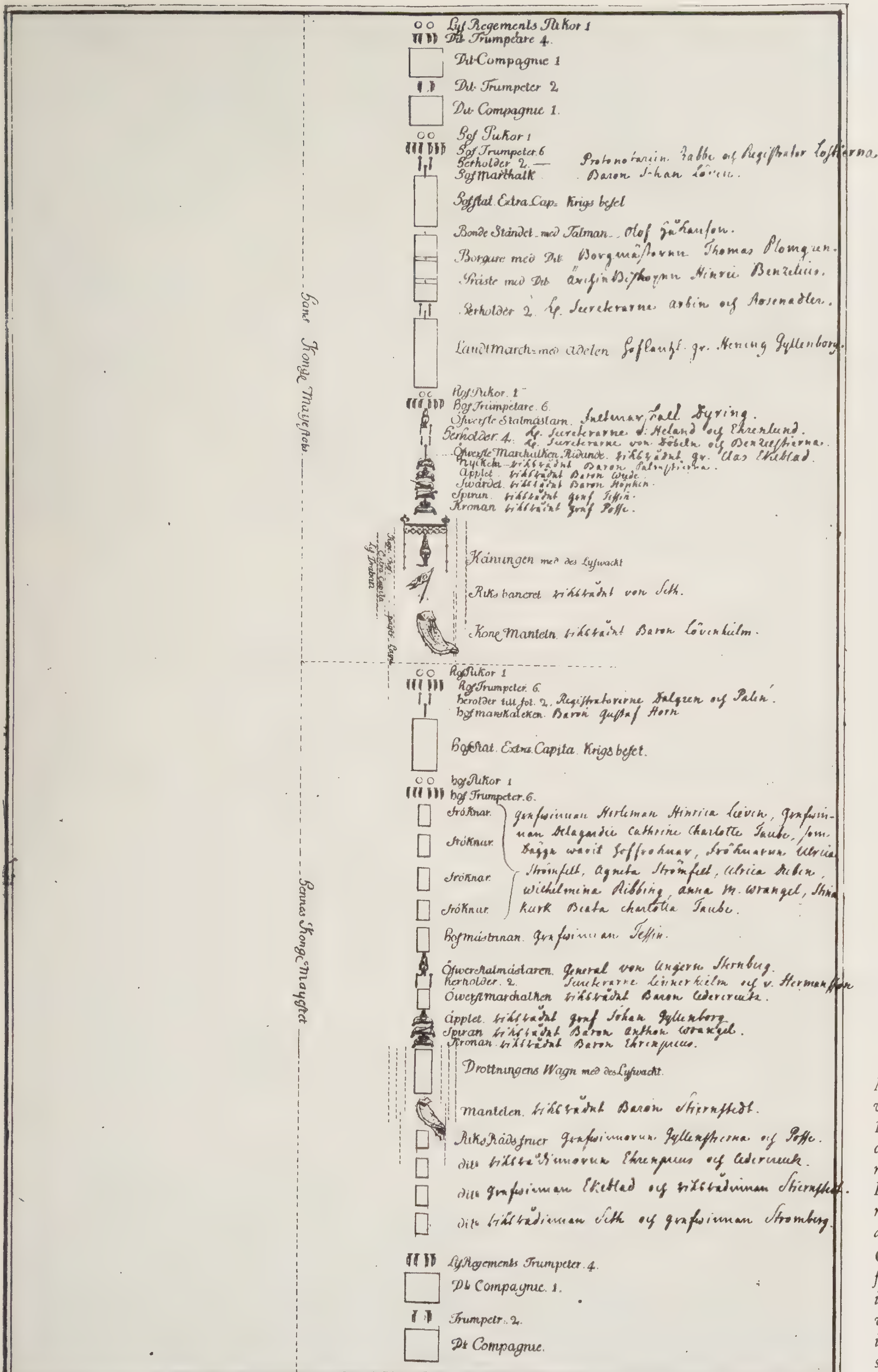
Majestäters kröning". På själva kröningsdagens morgon, den 7 december, ringde det i stadens kyrkor tre gånger, först klockan åtta, sedan en kvart i nio, då de som hade någon funktion skulle bege sig till förutbestämda platser. Tredje gången ringdes när tåget började och fortfor tills kungen och drottningen gått in i kyrkan.

Vägen över kungshusets borggård till trappan var belagd med blått kläde med invävda gula kronor. Från det att kungen steg ut genom kungshusets dörr hölls en himmel över honom. Vid borggårdstrappan fanns en större himmel redo, som åtta presidenter höll över honom från det att han steg till häst.

Lovisa Ulrika gick samma väg under himmel över borggården och nedanför trappan väntade Kröningsvagnen. Hennes kröningsklänning är en robe de cour av silverbrokad broscherad med guldkronor mot nordstjärnemönstrad botten och med ett drygt tre meter långt släp.[5] Klänningens kjol vilar på en styvkjol, som gör kjolen drygt 50 cm bredare än vagnsdörren. Det bör ha krävts en del finess av drottningen att på ett elegant och värdigt sätt stiga in och ut ur karossen.

När processionen passerade skyldrades, men "wid Theras Kongl. Majestäters förbifarande salu-

[5] Lrk katalog 1978, nr 32, s. 20. Sofia Magdalenas kröningsklänning 1772 var också en robe de cour, dito nr 48, s. 23.



Marschordning vid kröningen 1751. 14 vagnar deltog i drottningens svit. Kopparstick, med anteckningar. KB.

Order of march for the corontion in 1751. There were 14 coaches in the Queen's suite. Engraving.

teras med Fanorne och Handpikarne samt röres Spelet". Vid kyrkogårdsporten lämnade man karosser och hästar och kungaparet skred under bärhimmel fram till kyrkans ingång. Gången över kyrkogården var belagd med blått kronkläde.

Under återtåget ökade feststämningen och även förväntningarna på att kröningshästen skulle tappa sina löst fästade silverskor under färden,[6] till lycka för dem som fann någon av dem. Även som bevis för kungens givmildhet red räntmästaren sist i tåget och kastade ut kröningspengar. Han var instruerad att kasta dem väl bakom sig för att undvika det följande tumultet.[7]

Sedan Deras Majestäter ledsagats till sina rum och hästar och vagnar kört hem sköts två gånger kanonsalut 224 skott, följt av salva ur handgevären. Därpå sköts 180 skott två gånger, med salva ur handgevären efteråt. På kvällen åt kungaparet sin aftonmåltid offentligt i rikssalen. Under tiden hade den traditionella kröningsoxen och vin delats ut till folket ett stycke längre bort på Riddarholmen, utanför det Creutziska huset.[8]

Ett livfullt intryck av denna solennitet ger Carl Tersmeden, som berättar att processionen varade i ca tre timmar och gick genom en otalig mängd åskådare, upplysta av marschaller och fönstren var illuminerade och fyllda av folk. "Kungen med kronan till häst . . . var magnifique", men "ännu mer lysande var den nykrönta drottningen uti dess stora, superba paradevagn, smyckad med jouveler som en Venus" och omgiven av facklor. Kröningspengarnas utkastande uppfattade Tersmeden som en antiklimax, ett "löjeligt skådespel", men det var spel och stoj på alla gator.[9]

Inför Gustav III:s kröning den 28 maj 1772 gjordes omfattande förberedelser i vilka kungen aktivt deltog. Hovstallets omkostnader var 31 546 dr smt, och merparten åtgick för deras majestäters hästar och vagnar: över 17 000 dr smt. Bland nyanskaffningarna hörde sadelmunderingar till kungens bröder,[10] hästutrustningar för de tre sallmästarna, beridarna samt nya livréer.

På Kröningsvagnen lagade hovschatullmakare *Lorentz Nordin* fotbottnens boullearbete och målaren *Lars Bolander* bättrade på förgyllning och skyddsfernissade fyllningarna. För silverbrokadklädselns rengöring, och smärre lagningar svarade sadelmakare J.P. Pfeffer, han tillverkade även en plym av sammet till varje vagnshäst som huvudprydnad. Åt prinsessan Sofia Albertina iordningställdes Burmannian, som sexspänd kördes efter drottningens vagn.[11]

Livspannet i hovstallet bestod 1771 av svarta hästar, varför man i tid sökte skaffa skimlar till kröningen. Från Strömsholms stuteri kom i september detta år grå vagnshästar, som emellertid inte motsvarade kraven på de förnämsta dragarna. I stället importerades i november 1771 åtta grå hästar från Danmark. Därifrån togs även kröningshästen, en vit vallack, som fick sin spilta klädd med blått buldan under förberedelsen.[12]

Eftersom Gustav IV Adolfs och drottning Fredrikas kröning år 1800 skulle ske i Norrköping, ordnades möjlighet för allmänheten dessförinnan att beskåda kröningsmantlarna i riksmarskalkens rum och även vagnen i hovstallet. Årstafrun berättar i sin dagbok att hon i februari gått för "att bese rariteterna" på "Kungens Stallgård, dit Hertiginnan åtföljd af 3 Damer, alla till fots, efven ankom för att se Kröningsvagnen, hvilken är öfver allt ägta förgylld, stor och tung med blått sammet, guldfransar, kronor och Silfver galoner, tillika med 8 selar"[13]. Några dagar senare transporterades vagn och selar m m till Norrköping.

Det s k Paschska huset i hörnet av Nya Rådstugatan och Drottninggatan som ordnats till kunglig bostad vid riksdagen 1769, tjänade även nu som "kungshus". Härifrån gick processionen till St Olai kyrka. Kröningsdagen den 3 april gynnades ej av vädret, häckbildningen var gles och få människor vistades ute varför feststämningen uteblev. Återtåget från kyrkan gick i snöslask, kröningshästen var för hårt munderad och blev istadig så att kungen måste byta till en ljusgrå reservhäst.[14]

[6] Med söm vägde skorna 1,429 kg, tillverkade av H. Wittkopf för 649 dr 16 öre kmt. Hovst. räkn. orev. 1751, SlA s. 974.

[7] Även "kastpenningar". N. L. Rasmusson, Kröningspengar till bondeståndet, – Fataburen 1940. 3000 speciellt präglade mynt utkastades både 1751 och 1772.

[8] A. Stavenow, Carl Hårleman, Uppsala 1927, s. 301 f.

[9] Tersmeden (1715–1797) var sjömilitär och hade tillhört Fredrik I:s nära krets. C. Tersmeden, Memoarer, bd 4, Sthlm 1917, s. 109 f. C. T. var inbjuden hos "cousin Berch" vid Nygatan och uppger att vagnen drogs av sex vita hästar och att Sparwenfeldt var kusk. Enl. ceremonielet skulle åtta spannhästar köras av stallmäst. vid Strömsholm G. F. von Walden. En beridare var spannryttare (förridare).

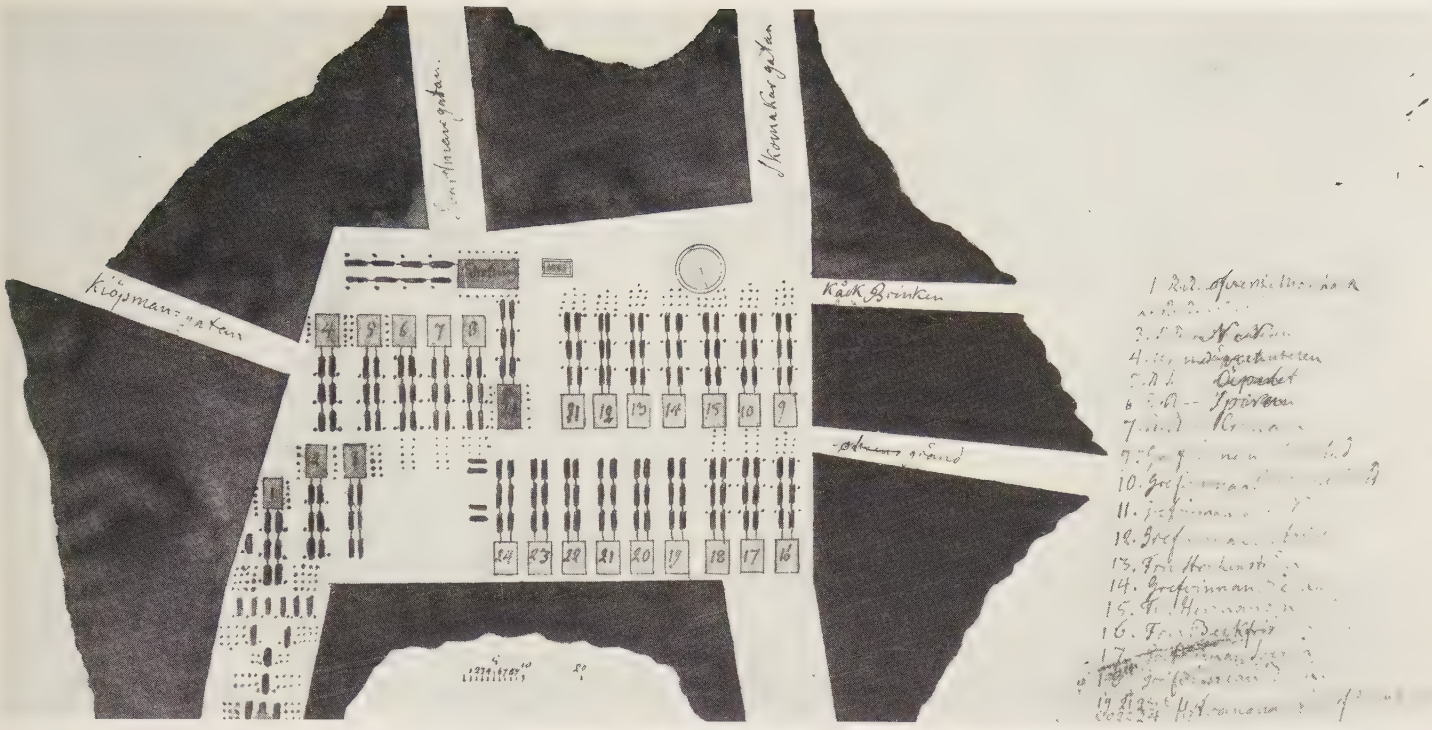
[10] Hovst. räkn. 1772, SlA, s. 122 f, 1472 f. Tydén-Jordan, Rokokons kröningsschabrak a.a. s. 276 f.

[11] Hovst. räkn. 1772, SlA, Nordins räkn. 300 dr kmt s. 1384, Bolanders på 1.800 dr kmt s. 1404, Pfeffers 1.674 dr kmt s. 1424, 1416–1428. Kröningsceremoniel 1772, Lrk.

[12] Hovst. räkn. 1772, SlA, s. 779, 1546, inv. opag.

[13] M. H. Reenstierna, Årstadagboken, bd 1, Sthlm 1946, s. 218 f.

[14] A. von Fersen, Dagbok, bd 4, Sthlm 1936, s. 94. A. F. Skjöldebrand, Memoarer, bd 2, Sthlm 1903, s. 125–127. Hedvig E. Charlotta, Dagbok, bd 7, Sthlm 1936, s. 20 f. Hertiginnan säger om kröningen: "Aldrig har väl en dylik varit så tarvlig. Få vagnar, ingen stål."



Planerad rangering av hästar och vagnar (26 st) på Stortorget under kröningen 1772. Nat.Mus. THC 4861.

Plan for the deployment of horses and coaches in Stortorget, Stockholm, during the coronation in 1772.

Den dåliga väderleken bestod och återtransporten av Kröningsvagnen till Stockholm uppsköts och blev inte av förrän i mars månad 1802. Inlindad med bastmattor, halmkärvar, gråpapper och övertäckt kördes den av inalles 14 hästar och nattetid höll två man vakt över vagnen.[15]

Inte förrän 60 år senare ägde en kröning rum, inramad av vagnburen procession: När Karl XV och Lovisa kröntes den 3 maj 1860 valdes en processionsväg i slottets närmaste omgivningar.[16] Kröningsvagnen, Burmannian och andra paradvagnar hade kontinuerligt underhållits. Detta år renoverades karossen, hela vagnen omförgylldes, fernissades och N. Wahlström målade dörrarnas vapensköldar.[17]

Ännu en gång kördes Kröningsvagnen 1869 när det nygifta fursteparet kronprinsessan Lovisa och kronprins Fredrik (VIII) av Danmark på kvällen efter vigseln for ut till Haga.[18] 20 år senare hade karossen tagits ur bruk. Återförd till Kungliga Livrustkammaren ställdes den ut i slottets nord-östra flygel, där numera antikmuseum är inrymt.[19] I nordiska Museets nya byggnad uppförts på Djurgården 1906 bereddes Livrustkammaren lokaler och där ställdes även Kröningsvagnen ut.

1970–1976 genomgick vagnen en omfattande konservering varvid den söndersprucknа fotbottnens stomme och boullearbetet iordningställdes. Textilier och seldon konserverades, förgyllningen från 1751 blev framtagen och målningarna befriades från flera lager mörk, oxiderad fernissa.[20] Specialgjorda hästmannekänger tillverkades för 1751 års kröningsselar och karossen kunde ställas ut med ett åttaspann skimlar i Livrustkammarens nya lokaler som invigdes i slottet 1978.

[15] Redogörelse över upburne medel till Transporterande af Kröningsvagnen från Norrköping till Stockholm Åren 1802 och 1803, Kröningskostnader 1800, SlA.

[16] Från slottets södra valv, Slottsbacken, Skeppsbron, Lejonbacken, Myntgatan, Riddarhustorget och Storkyrkobrinken enl. ceremonielet.

[17] NIT 5 maj 1860. Illustrerade minnesblad från kröningshögtidligheterna år 1860, Sthlm 1860; art. innehåller felaktigheter, bl.a. sägs kröningsvagnen vara från Kristinas tid. Krönings- och hyllningskostnader 1860, SlA, s 28, 31, 39 m fl. Silver- och guldtyg hade draperats i vagnen efter en stöld, se Hovstallets räkn. till kröningen 1818, SlA, I, s 42, 80. Enl. Hovst. inv. 1844 (opag.) och 1858–1867, s. 1, blev vagnen "af privat renoverad 1845." Då målades trol. vapenmantlarna på dörrarna och Karl Johans unionsvapen med gaffelkors, som finns under 1860 års vapenbild. 1860 lär hertiginnan Sofia ha åkt i Burmannian.

[18] NIT 14 aug. 1869, s. 257, 262. Vagnen benämnes felaktigt "tolfglasvagn . . . från Kristinas tid."

[20] Konserveringsrapporter i Lrk. Konsult var Konsthögskolans materialinstitut, prof. B. Hallström. Konservatorer för måleri och förgyllning F. Makes, D. Hallström. För boullearbetet R. Håkansson, Anna Østrup, Bengt och Torsten Sylvén. Textilier, läder och metall konserverades vid Lrk:s avdelningar för konservering.

Kröningsvagnen i procession år 1860. Illustrerade minnesblad från kröningshögtidligheterna 1860. Den fjärde vagnen är Kröningskarossen, därefter körs Burmannia.

The Coronation coach and procession in 1860, schematically drawn. Illustrated souvenir of the coronation festivities in 1860.

Det nyförmälda kronprinsparets färd till Haga i Kröningsvagnen 1869. NIT 14/8 1869.

The royal newly-weds travelling to Haga in the Coronation coach in 1869.

Karl XI:s kröningsvagn.
Lrk. Inventarium 1683 (Bilagor), SlA, s. 33 ff.

CAROSSER, WAGNAR
och dess tillhörige Tygh.

Een stoor Caross medh dubbell swanhals af förgyllt billdthuggare Arbete, så på Juhlen, som Under reden; hwillken blef Anno 1674 uthi Franckrijke igenom Herr Nills Bielke beställt, till Hans Kongl. Maij:tz wår Allernådigste Konungz, Konungh CARL den XI:s Crö-ningh, Men den kom då förseent, för i medlertijdh infallne Krijgztijder; Och är dhen fördenskulldh sedermehra brukader widh Hennes Kongl. Maij:tt Drottningh *Ulricae Eleonora* Lyckelige Intogh An:° 1680. In Novembri. denne Caross hafwer wagnemästaren Hans Bergh i sin förwaringh i Wagnshuset, hwar wid fölliandhe stÿckor hängia, som han böhr swara före Nembl:n.

Een högh stoor Korgh af Måhlat och Rijk förgyllt billdthuggare Arbete, medh rödt *Carmoision* sammet, sampt medh gulldh och Silfwer innan och uthan, af heelt Rijkt ophögdt Perlestickare Arbete Borderat.

Himmelen eller tecket uthan och innan all öfwer *Borderat* på rödt sammet lijka som på sijdorna; uthan Omkringh är Krantzsen öfwerdragen medh Sillfwer och gulldh *Crepiner* af bundit Arbete; hwar uppå nu befans 74 st: gulldtrådz qwastar behålldne och widhhängiandhe; Af dee öfrige 62 st: Sillf:r och Gulldtrådz qwastar som sÿnes tome Rume effter, ähre 18 st: Lösa i förwaringh emottagne af Stallmestaren *Ellert Gerdtson*, dee öfrige äre alldeles förkomne. Wagn mestaren Hans Berg berättadhe, att sådan som nu *Carossen* finnes, war han då han togh honom emooth; Och mente han att samma toffsor eller qwastar äre dells förlorade under resan i f:n *Franckerike*, dels och widh intoget bortfallne, effter som dhe, såsom det befinnes äre mÿcket Löst widhäfftadhe.

Sammaledes är Himmelen innan Uthj rundt om, medh bundne guldh och Sillf:r *Crepiner Zijrat*, hwarpå äre i behålldh 94 st: bundne Silf:r och gulltrådz qwastar, och finnes 21 st. tommerum efter dem som äre förkomne, såsom Wagnmästaren Bergh berättade.

Crepinerne äre anslagne medh förgylte Tenglickor öfwer een Silf.r och gulldh Galon. Under Crepinerne är een Smahl Cappa af rödt *turssnell*, Lijka hög medh Crepinerne, heel öfwer igenom stickat medh Sillfwer och gulldh af samma Arbete som *Gardinerne*, och i kanten medh dubla korta Sillf:r och gulldh Frantzar rundt om besätt.

Uthi Korgen äre 6 stÿcken fönster af heela spegelglas, medh borderade Ramar, och till hwart fönster, är Ett slingat bandh aff Sillfwer och Gulldh, medh 1 Dito quast eller toffs i ändan.

Remmarne som denne Korgen henger uppå, sampt Stot swank- och Korssremmarne, äre Öffwerdragne af Carmosin rödt Sammet, medh Gulldh och Sillfwer *bordering*, sampt små oskurne Silf:r och gulldhfrantzar bestickadhe.

Heela denne Carossen eller Korgen, sammaledes och Stollparne före och effter, sampt remmarne, ähre innan och Uthan förwarat och öfwerdragen medh hwitt boij, och der ofwan uppå Ett boldans täcke.

Tygen Till denne Caross, finns i Rust-Cammaren under Rustmestaren Olof Larssons förwar. Nembl.

Twå stÿcken stoora opstoppade dÿnor, öfwerdragne medh rödt Carmoisin Sammet, och borderade heel öfwer medh Sillf:r och gulldh Blomwärck, Sömmarne äre medh oskurne gulldh och Sillfwer frantzar, besatte, opslagen äre medh små Sillfwer och gulldh *Crepiner Zijrade*, och underfodradhe medh gulld, *blommerat* rödt Dammask, sielfwe dÿnorne äre underfodradhe på bottnen medh rödt Attlask.

2 stÿcken små *Maderasser* aff rödt attlask.

1 Pall af trädh öfwerdragen medh rödt Sammet, dher widh är Een dÿna eller Säthe af rött Sammet oppstoppat, sampt Ett treklufwit opslagh af Dito Sammet Underfodrat medh gulldh blommerat *Damask* och så wähl som Sätet heel öfwer medh gulldh och Sillfwer *bourderat;* Sätet är i Sömmarne medh oskurne små Sillfwer och gulldhfrantzar, men opslaget medh små Dito Crepiner besatte, denne dÿna eller Säthe, är widh Pallen anslaget medh förgyllte Krushufwude Mässingz Tenglickor, uppå een gulldh och Sillfwer Galon.

4 st: Gardiner af rödt *turschnell*, uthi twenne wådar sÿdde, heel öfwer å bådhe sijdor medh igenomstickadhe Gulldh och Silfwer Blomor *borderade*, och medh små Silf.r och gulldh Crepiner, på 3. sijdor sÿdde, sampt åffwan till medh 1 dussin Messingzringar på een rödh sillkes-galon häfftadhe.

4 Par *Gardine* qwastar af Sillfwer och Gulldh, hängiande widh een gulldh och Sillfwer Litz å ongefehr 2. allnar lång till hwar *Gardin*, qwastarne äre bezijrade medh Sillfwer och guld roosor, ofwan till ähre 10 st: enkla Knapptoffssar af Guldh och Sillfwer och nedan till 11 st: dubbla medh 5 stÿcken små Knapptoffssor i hwar; der af finnes nu för tijdhen wara borta 4 st:n dubbla medh dess små täffssar af Sillfwer och 6 st:n af gulldh, som widh intoget berättas wara förlorade. Till hwardera qwasten är vid Litzen ofwantill Ett Häffte eller Een tamp af läder, öfwerdraget med rödt sammet, hwar medh Litzsen i Carossen anslås.

12 st: breda och Röda bandh i Lyckor bundne, uthaf trenne slagz *Sorter* i hwartera, *Fasonerade* och wäfne af gulldh Sillfwer och Sillke, Elliest ähre desse bandh, 6 stycken bundne i 10 lyckor och 6 stycken uthi – 9 lyckor, sampt 1. lijtet band af samma slagh i hwartera, hwar medh dee kunna omhäfftas.

2 Stycken stoore Cristal Spegellglas som höra till wagns dörarne, omdragne medh een *borderat* Ram uppå Rödt sammet.

1. Kuskedyna af rödt sammet medh 4. stycken opslagh heel öfwer *borderade* medh Sillf.r och Gulldh; dynan är i Sömmarne medh små oskurne guld och Sillfwer frantzar och opslagen medh twinnade Sillf.r och gulldh *Crepiner,* allt Underfodrat medh Rött *attlas* anslagne på ett brede medh förgyllte Krushufwete Messingz Tenglickor på een *galon* aff gulldh och Sillfwer.

Denne Kuske dyna hafwer på hwardera ändan 2 st: hängeremmar widh een Jerntheen eller ett Häffte allt öfwerdraget medh rödt Sammet, *borderat* medh Gulldh och Sillfwer och Gulldh-frantzar sydde.

1. Kuske Sadell af rödt Sammet, *borderat* medh gulldh och Sillfwer, sätet medh smal Gulld trådh stickat, och kanterne runt omkringh sydde medh Gulldh och Sillfwer frantzar. Der till är allenast, 1 Ryggestycke, öfwerdragit medh rödt Sammheet sammaledes. – *borderat,* och medh gulldh och Sillfwer frantzar i Kanterne.

1. Stoor förgyllt Messingz-Söllia och 3.ne Dito tampar, *Item* 1. Rödt *Cardevans* Sadelltäcke fodrat medh Rött Boij.

6 st: Hufwudstellen öfwerdragne af rödt Sammet *borderade* medh Gulldh och Sillfwer, sampt i Canterne Zijrat medh Dito frantzer, häfftadhe med förgylte Messingz Söllior och tampar; Till hwart hufwudstelle, äre 3:e stoora tofz qwastar aff oächta Gulldh och Sillfwer, på somblige äre några små Tåfzar widh Intoget förkombne.

6 st: Handtyglar till betzlen aff *Massiv* oächta Gulldh och Sillf:r trådh.

1 st: Dito enkell Handtygell medh knapp i stellet för Söllia.

6. Par Besselstenger förgyllthe och medh förgyllte Messingz Pucklor.

6 st: Sehletygh af *Dito* sammet Öfwerdragit, medh Sillfwer och Gulldh *borderat,* och i alla Kanterne medh Gulldh och Sillfwer frantzar Brehmadhe, Söllior, ringar och tampar af Messingh förgylt, på 5. Seletygh äre 4 st:n af rödt sillcke Sillfwer och Gulldh slingade breda lijtzer, medh messingz nebbar, och på Sadell hästetyget een Litzquardh allenast – Jaglinorna till desse Sehletygh äre slingade af *Massiv* Silfwer och gulltrådh, dock oächta –

Karl XII:s ceremonikaross, Berainvagnen
Livrustkammarens inventarium 1708, SlA
(s. 967, 1013–1023)

Förteckning på de *Persedlar,* som uti *Kongl: May:ts Lÿf Rust Cammare* sedan *Åhr 1696* äre inlefwererade, och elliest tillkomne, hwar ibland jämwähl finnas en del gamle Inventarie Saker, som tillförende nÿe äro antecknade, hwilka nú äfwen tillijka med de Nÿa, uti detta föregående Inventario, behörigen finnas wara upptagne i Neml.

. . . *Under Titul Wagn och Släde Tyg* . . .

En stor Wagn som är giorder til Hennes Kongl. Höghet Härtiginnans intåg A.° 1699, hwilken af sådan beskaffenheet befinnes, som uti föregående Inventario omständeligen förmält är; neml.

Under Wagnen med dess Stålpar af bildthuggare arbete, samt hiul och annat tilbehör, aldeles complett och färdigt, som alt sammans är förgylt, där till

En Kårg hwilken innan till är beklädd med silfwer moer, omkring Krantsen En *Feston* af dunkel blått Sammet, underfodrat med Silfwer moer, och utan på samma *Feston* guld *Crepiner* med små widhängiande guld Tåffsar, i hvartera hörnet är hängiande en gardin af guld Spetsar, med Dito uddar Kring Kanterna, och wid begge dörarna 4 st. handtag af guldcordoner, med 4 st. guld qwastar, fram i Wagnen ett stort Spegel glas, och på begge sÿdorne 6 st. Dito glas, till de begge fönstren uti dörrarna finnes 2 ^{e} slingade guld band, med en guld Tåfs wid hwartera, gålfwet och Steget är bedragit med Skiölpadd, samt där uti mässing inlagt; utantill är Korgen öfwer alt förgyld, med allehanda slags måhlade *Figúrer,* men Taket är beklädt med guld moër, och där åfwanpå *broderat,* mitt uppå är en stoor Kongl. Crona förgyld, och rundt omkring Krantsen, allehanda slags Bildthuggare arbete och *Diviser* förgylte, och där nedan före rundt omkring uti *Feston* wid satte guld Spetsar, med större och smärre wid hängiande guld Knappar, samt i de 4 hörnen 103 st. långa Crepin qwastar af guld; Till bem.^{te} Kårg finnes Fyra st.^{n} stora henge Remmar, eller Tampar *Schamererade* med guld och silfwer galuner, underfodrade med guld moer, där tillbehörige Söljor Stÿftter och Tampar af mässing förgylte. Än 10 st.^{n} små Dito Remmar, útan på med silfwer *Galuner* bedragne underfordrade med guld moer. Twänne st. stora Wagns dynor med silfwerduuk bedragne, samt i sömmarne med små guld Frantsar besatte, och på Kapporne tre fingers höga Dito Frantsar, underfodrade med hwitt parkom.

En liten pall inuti Wagnen fastsatter, i lÿka måtto med Silfwerduuk eller moer öfwerdragen, samt i alle sömmar små guld frantsar satte, rundt omkring bem:^{te} Pall är en Klapp af Dito moer med 3 fingers höga guld Frantsar omkring.

Ett öfwertåg till Kútske dÿnan af guld moër med guld Frantsar omkring och i hwardera hörnet en guld qwast, samt 2^{ne} dito litser el. Galuner 1 qwarter långa med guldfrantsar wid begge ändarna, uti alle sömmar äre små guld frantsar satte, underfodrat med gult sars.

En oppståppad Kutskedyna under rödt läder.

Ett öfwertåg av Waxduuk uti många stycken och delar, at conservera silefwa Kårgen med, under fodrat med grönt boij. Än til de 4 st.^{n} stora hänge remmarna 4 rimsor af grönt boy, efter Remmarna skurne,

Twenne st. bulldans öfwertåger till fram och baak-Wagnens betäckiande.

Sex st. Sehlar, 5 med Kåpor och den 6:^{te} utan, de fem äre på Kåporne med mässings förgylt beslag utsijrade, och där inunder ofwan på lädret, öfwerdragne med silfwer moer, Swankremarne med förstyckene samt alt öfrige Remtyget är bedragit med silfwer galuner, där til behörige ringar och tampar af mässing förgylte, samt 32 st. Guldqwastar samanräknade.

En Kutske Sadel öfwer alt bedragen med silf.^{r} moer, samt där på Guld galuner och små guld frantsar, Steglädren äre med Silfwergaluner bedragne, hwar uti finnes et paar förtente Stegböglor, buukjorden af garn med blå hwita och gula ränder i 3 st.^{n}.

Sex st.^{n} hufwudställen på rödt Läder bedragne med Silfwer galuner, på blindorne är förgylt mässings beslag, samt wid hufwudställerna Dito Söljor Tampar och qwast pipor, hwar uti sitter swarta *Plumager* och hwita *Egreter;* där wid finnes 18 st.^{n} guld qwastar in alles på samtlige hudwudställerne.

Siu st.^{n} handtyglar, 6 dubbla och en änkel öfwerslingade med guld och silfwer tråd, därpå 13 st.^{n} Runda och 13 st. aflånga WalKnuteknappar, alla af samma *materia* giorde som sielfwa Tyglarna äre öfwerslingade med.

Tömmarne äro äfwen med guld och silfwer tråd öfwerslingade bestående i fyra särskilte delar, där på 8 st.^{n} stora runde, och 11 st.^{n} Dito aflånga Wahlknute Knappar något mindre; med samma *materia* som Tömmarne öfwerspundne.

Fyra st. små WahlKnute Knappar wid Tömmarne, som uti förre *Inventario* äre förringa anskrefne.

En stor Knapp af Mässing förgyld, som tillfö- rende eij är ihugkomen.

Ulrika Eleonora d.y:s kröningsvagn,
Hovstallsräkenskaper rev. 1719. SlA.
Förteckning över vagnar som kommit från änkedrottningens stall. Fol. 65–69.

1 stor förgyllt Wagn som brukades wid hennes Kongl: Maij:ts Cröning i Upsala, Underwagnen med swanhalsar röd anstruken sampt förgyllt Bilthuggare arbete på Stollparna, WagnsKorgen med 8 st. förgyllta Knappar på Taket och förgylt beslag sampt Sylogie arbete, med hennes Kongl: M:ts Nampn och Wapn, 1 stort Spegelglas fram uti och 4 st. smärre på sidorna och i dörarna in uti beklädd med *Carmoisin* blommerat Sammet och guld Crepiner och frantzar under taket, der under en Kappa rundt omkring med en liten Guld frantz och infattnings Galouner i alla hörnen så wäl som på dörarna, 1 guld galoun wid Wagns dörarna, 2 st. band af *Carmoisin* Sillke och guld tillsammans till döörfönstrens updragande sampt guld Knappar och Tofssar wid ändan och et litet band i hwardera ändan till det större bandetz uppehållande 4 st. Ophiellpare afsamma slagz band med guld' Knappar wid ändan, 4 st. tiocka handtag af samma slagz Sillke och guld uti, 2 st. band af Carmoisin Sillke och guld uti med guld Knappar och Tofzfrantzar på ändarna wid frammanfönstren, 4 st. dito af samma slag till de smärre sido fönstren, 4 st. *Carmoisin* röda damask *Gardiner* med smala Infattnings *Galouner* der till 8 st. band af Sillke och guld med en ögla och guldknapp till *Guardinernes* hopaknäppande, 2 st: dÿnor af samma slagz Sammet och guld *Galoun* omkring och infattningz *Galouner* en bred och en smalare 2 st. små Madrasser af rödt Sarge som brukas under förbemelte dÿnor 1 Kutskdÿna af rödt läder, 1 Himmel öfwer Wagnstaket fodrat med Waxduk och Bulldans täcke der wid fästat, 1 Täcke af 74 allnar Bulldan, 1 stor Korg och 4 st. mindre dito för Spegelglasen.

Franskt privilegium rörande patent för icke vältbara vagnar 1697. Nationalmuseum. Vid THC 916, Cahier 23.

DE PAR LE ROY
CAROSSES INVERSABLE

On fait à sçavoir, Que les Carrosses inversables dont le privilege a esté accordé par Lettres Pattentes du Roy verifiées en Parlement à Monseigneur le Marêchal d'Estrées, ayant esté mis en la derniere perfection, comme il paroist par les épreuves qui en viennent d'estre faites en la presence de Sa Majesté, des Princes & Seigneurs de la Cour, qui ont donné leur approbation, à cette invention si industrieuse, que quand inopinément ou autrement le Train vient à verser, le Corps du Carrosse demeure debout sans verser; De sorte que ceux qui sont dedans n'en peuvent recevoir aucune incommodité. Le Modéle en a esté mis chez le sieur Moreau Maistre Scelier ruë du Mail, où il peut estre vû de tous ceux ou celles qui desireront en avoir, & à qui il delivrera les Permissions signées dudit Seigneur Marêchal d'Estrées, & des Associez à sondit Privilege, là payant pour chacune la somme de Soixante livres pour le droit fixé par lesdites Lettres Patentes. La Machine en est tres-simple, & sans faire faire des Carosses neufs on peut se servir des vieux que l'on a, en y faisant appliquer le secret, ce qui se peut faire aisément & à peu de frais.

Ledit Privilege contient pareillement la faculté de faire fabriquer, vendre & debiter des Chaises Roulantes, Chars, Chariots & Brancars de cette Invention par tout le Royaume, Terres, Pays & Seigneuries de l'obeissance de Sa Majesté, avec deffenses à toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient de s'en servir, faire, ny contrefaire, vendre, ou debiter, directement, ny indirectement, sous pretexte d'y avoir changé, ajoûté ou diminué en quelque sorte ou maniere que ce soit sans le consentement ou permission par écrit dudit Seigneur Marêchal d'Estrées, & Associez à sondit Privilege, à peine de *Trois mille livres d'Amande*, appliquable un tiers à L'Hôpital des Lieux, un tiers aud. Seigneur Marêchal d'Estrées, & un autre tiers au Denonciateur, *De Confiscation desdits Carosses, Chaises Roulantes, & autres Voitures de ladite Invention Contrefaits, & de tous Dépens, Dommages & interests;* Et à tous Charons, Taillandiers, Marêchaux, Menuisiers, & faiseurs de Carosses de faire aucuns Carosses, Chaises Roulantes, & autres Voitures de ladite Invention, ou de travailler de leur mestier à aucun d'iceux sans la Permission par Ecrit dudit Seigneur Marêchal d'Estrées & Associez audit Privilege.

Brev, koncept, från Nicodemus Tessin d.y. till Daniel Cronström den 14/6 1699. RA Tessinsamlingen, E. 5716.

No 13. à Stockholm ce 14[e] de Juin 1699.

Monsieur,

Comme le Roy part cette nuict pour la Scanie ou il rencontrera leurs Altesses d'Holstein, qui doivent aussy avoir quitté Gottorp comme aujourdhui pour aller à Hambourg, d'ou ils s'en iront aprez à Kyhl ou Stralsound pour s'embarquer pour Ysted, ou Sa Maj[te] les joindera, aussij celle cij' nesera que pour vous accuser la reception des vostres de N[r] 19 et 20, que j'aij receu avec bien de la joije, dont vous aijant bien de l'obligation des Memoires des Oeuvres de Callot et Estienne della Bella. J'attends au 1[ier] prochain avec bien de l'impatience vostre response des trouppes de la Haije et de Bourdeaux, et v[ot]re decision finale de celle que Vous aurez aggrée de choisir. Voicij le temps qui presse plus que jamais et comme j'eus Dimanche passé le loisir d'entretenir le Roy fort amplement sur leur suject, Sa Maj[te] me tesmoigna de souhaitter leur arrivée au plutot, mesme qu'all'egard de 'augmentation il ne falloit pas s'arrester à une trouppe à demij, ainsij je vous en recommends d'autant plus fortement la besoigne dont toutte la Cour s'interesse.

J'espere que vous aurez receu ma precedente avec la lettre de change de mille sept cent quattre vingt six escus deux sols, paijables par M[r] Hellissant sur l'ordre de M[r] Hildebrand, mesme que les deux decorations en question seront bientot achevés, je suis d'accord, qu'un jardin ou bocage sera encore necessaire pour les pastoralles, ainsij je vous prieraij de faire faire encore cette 3[me] decoration, qu'on pourra envoijer aprez par la piere com[m]odité qui se trouvera. Je suis faché de n'avoir pas plutost sçu vostre intention pour le change surnommé sur Hamb[our] et Amsterdam . . . RSD Banco, car autrement ça auroit esté indifferent, mais comme l'escu Tournois ne vaut presentement que 2½ . . ., j'aij crû que cela seroit le plus advantageux.

J'aij receu hier au soir l'ordre du Roij pour le Statscontoir, all'egad du reste pour le Cachet dont j'aurois les soins dûs.

Je ne vour sçaurois exprimer tout l'ambarras qui m'accable; depuis que nous avons quitté le deuil, j'aij fait meubler 39 chambres et Salles il m'en reste encore 18 pour l'arrivée du duc d'Holstein, et ce que m'embarasse encore le plus, est, qu'il faut encore trouver les meubles pour la moitié de cela, outre que le carosse avec tout son train, c'est à dire celluij dont vous m'avez envoyé le Corps, doit estre fait pour leur arrivée qui sera infailliblement en 3 semaines tout au plus tard, et ce que je n'aij eû ordre à com[m]encer, qu'il y a à peu prez 7 semaines, cependant de la maniere comme l'on s'ij est pris, j'espere qu'il reussira fort bien, et [qu'il sera] tres magnifique dont j'aurois l'honneur de vous entretenir avec plus de loisir.

Je ne sçaurois vous exprimer de tout ce que je Vous suis redevable des sentimens que vous faites concevoir à mon egard, je souhaitterois de pouvoir respondre à toutes ces bonnes idées, mais sur tout de me pouvoir toujours meriter l'honneur d'estre

Monsieur

All'egard du Memoire touchant nos ouvriers François, des projects du Sr Coepel comme aussij de la lettre pour M[r] Lundman, j'auraij l'honneur de vous respondre au 1[er] prochain.

Je n'eij pas encore receû le cachet pour S.A.R. d'Holstein que M[r] Frisendorf me mande d'avoir envoyé avec M[r] Schar, qui n'est pas encore arrivé, mais delivré. De l'entrée de Mad[me] de Lorraine il ne me fait aucune mention. Si Mr le Clerc ne voudroit pas faire la planche dont vous me parlez à moins de 1200 livres il faudra passer par la, mais le changement pour la grandeur me fait bien de la peine, il faudra vous entretenir . . .

Brev från Nicodemus Tessin d.y. till Karl XII
28 juni 1699. RA. Brev till Kungl. Majt. från överintendenten 1697–1726. vol. 309.

28 Junij 699

Stoormechtigste Konung,
Aller Nådigste Herre,
Eders Kongl:Maij:tt Kan jag inthet underlåta j djupeste underdånigheet att beretta, att det nÿa Stallet nu så wÿda ferdigt är, att Eders Kongl: Maij:ttz Hästar j öfwermorgon, som är den sidsta Junij lärer förmiddagen dÿtföras, emedlertÿd samma dag efftermiddagen DrabantHästarne hijt förwäntas, utaf hwilcka 44 Komma att stå utij norre Stallet, som swarar emoth Rijdhuuset, hwarest Taket och Lijsten af gÿbss nu är förferdigat, och sedhan förlorade spiltor gjorde. I dee dagar, som Mönstringen medh Borgerskapet påstodh, haar jagh hafft öfwer dee måttan swårt att komma så fort medh Arbetet, som jag haar åstundat, men med dee tÿska Plåtslagarne, som hafwa beslagit Krubborne och Spiltorne i Stallet, ändå aldramäst, så att jag haar blifwit nödgat för dheras Geenstrefwigheet, på sådant sätt att bringa dem j lÿdna, som nu skulle wara otienligt att beretta, menn dee lijtet lära hafwa att berömma sig af: Dee hadde inthet förmodat een så prompt execution och att Eders Kongl: Maÿ:ttz Guarde skulle Kunna hafwa så wakande ögon uppå dem, som dee hafwa spordt, sedhan dee hafwa natt och dag i Stallet af dem blifwit bewakade, hwarigennom dee och nu äro blefwne så smidige och späkte, att dheras arbete ändå haar blifwit fullbordat, och dee förmodeligen hädaneffter inthet lätteligen lära låtha Eders Kongl: Maij:ttz Arbete Komma uppå Dheras Discretion an.

Medh den nÿa Wagnen avancerar det och effter all möyeligheet och lefwer jag j den underdånigste förhoppning, att han lärer till Eders Kongl: Maij:ttz AllerNådigste Wälbehag reüscera; det wore skada, om uppå den dagen utaf Intoget inthet skulle wara wakert wäder, tÿ som heela Imperialen är alt öfwer medh gull broderat, så skulle detsamma utaf regn taga stoor skada, och inutÿ är han äfwenwähl uppå een Sölfwer botten så rÿkt broderat, att han straxt Kunde blifwa bortfleckat, serdehles, j fall man straxt utÿ een ReessEquippage sig däraf betiena wille; Elljest lärer han gjöra een wacker Parade, j fall alt det öfwriga däremoth swara månde. För några dagar sedhan, enär jag medh Hans Durchl: Printzen utaf Wolffenbüttel wahr utÿ Eders Kongl: Maÿ:ttz Artolleriegård, fandt jag därjgen, een utaf dee stoora Wagnarne för åtta personer, som haar tient wijd Hennes Kongl: Maij:ttz Högst: Sahl: Drottningens Intog, som mig så mÿcket mehra surprennerade, som att ingen det ringaste därom hadde nembt. Jag haar straxt låthit laga densamma tillrätta, för att han wijd detta tillfället, wähl lärer Komma till pass, och förmodeligen så mÿcket mehra, som att Eders Kongl: Maij:tt mig allernådigst befalte, att skaffa mehra Wagnar j hoop, som ändå elljest hadde wahrit een omöijeligheet, emedhan här ingen finnes, som wärdt är att kiöpas.

Utij Eders Kongl: Maij:ttz Palais haar jag j dessa dagar låtit förferdiga femb nÿa Skorstenar medh sina pijpor, och fÿra kakellugnar, twenne gÿbstaak, och twenne stoora trägålf. Beggje små trapporne lära och nu blifwa rätt beqwäma, menn medh den runda är mycket arbete. Dehls rummen äro redhan beklädde, och Meublerne till dee öfwrige haar jag således fått j hoop, som jag förmodar, anständigt skall wara.

Elljest haar jag uppå Eders Kongl: Maij:ttz allernådigste mundlige befallning berettat åth Hans Excell:ce Herr ÖfwestMarshalcken, Eders Kongl: Maij:ttz allernådigste willja angående fruentimber och Cavallier borden, och skall jag låta flÿtta bordet för aderton Personer utij Norre Flÿgeln.

Medh nÿa Slottz, och Barraquebÿgnadherne avanceras efter all möijligheet, så att jag förmodar, att wijd Eders Kongl: Maij:tz Guds förlähne lÿkelig tillbakakombst alt må lända till Eders Kongl: Maij;tz allernådigste wählbehag, som är det endesta werdzligt hwareffter jag mäst strefwa lärer, och hwarmedh jag in till min dödzstund stedze frambhärdar,

Stoormechtigste Konung,
Aller Nådigste Herre,
Eders Kongl: Maij:tz

Stockholm d. 28 Junij 1699

Allerunderdånigste och trooplich-
tigste tienare och undersåte
N Tessin

THE CORONATION COACH – work of art and national heirloom

Swedish coaches and carriages during the second half of the 17th century

This dissertation begins with a summary of the history of the state coach in the European countries, but as similar overviews are available in several works in English and other languages, attention will here be confined to coaches of importance in Sweden.

The art of coachbuilding in Sweden complied more or less with developments on the Continent. After about 1650 the open carriage was a thing of the past, and the first two glazed coaches are mentioned in the inventories of the Royal Mews at the beginning of the 1660s. In Italy, on the other hand, open carriages were still being used in the 18th century.

There is one Italian-built coach with Swedish associations which should be mentioned in this connection. It was presented by *the Pope* to *Queen Christina* of Sweden, who had settled in Italy following her abdication in 1654. She received the gift, comprising the coach and team of six, a litter with two mules, a sedan chair and, furthermore, a beautiful dappled palfrey complete with harness, prior to her state entry into Rome on 23rd December 1655. The designer was one of the foremost exponents of the Roman high Baroque, *Lorenzo Bernini,* who had composed all the various parts into a unity of colour and materials, viz azure blue velvet with silver embroidery. His closest assistant was *Giovanni P. Schor.* This magnificent gift gave the Queen a free choice of transport: in spite of adverse weather, she made her state entry on horseback.

No picture of the coach is known to us, but a drawing by Tessin of another coach, designed by Bernini for the King of Spain, may possibly convey some idea of what Christina's coach ought to have looked like.

France led the fashion during the second half of the 17th century, in coachbuilding as in everything else. The European courts commissioned their finest carriages in Paris and Swedish orders were placed there quite early on, viz in 1650 for the coronation of Queen Christina and, in the 1670s, on behalf of Charles XI. Our account begins with these coaches, because they are important precursors of the surviving state coach from the 1690s (used from the 18th century onwards as a coronation coach) which forms the principal subject of this study.

The French style as introduced in Sweden was distinguished by its unusual purity. Queen Christina and her immediate entourage took a close interest in French culture and three carriages were imported from France in about 1650. For her coronation that year, the Queen received two carriages. The costlier of them was a present from her cousin and successor Karl Gustav (later Charles X). It had red velvet upholstery with trophy patterns embroidered in gold, silver and coloured silk relief. This *"Trophy Carriage"* had six team harnesses with caparisons to match the interior textile fittings. The other coach was also of red velvet but with recurrent depictions of lions and birds in its upholstery, for which reason it is known as the *"Lion Coach"*. The third coach had been procured on behalf of the Chancellor of the Realm, Magnus Gabriel de la Gardie, for an embassy, probably to Vienna. The embassy was cancelled, however, whereupon the coach was taken over by Charles X. This coach has blue velvet upholstery and curtains embroidered from exactly the same pattern design as the Lion Coach, which suggests that both vehicles came from the same workshop. The Trophy Coach carried Queen Christina in procession to Stockholm Cathedral, but after the coronation ceremony she returned in an older, silver-coated *triumphal carriage.*

The coaches from Christina's time were stored in Uppsala during the 1690s, but after the city fire in 1702 they were transferred to Stockholm, remaining there – as "unserviceable" carriages – until at least about 1714/15. Some of the interior textile fittings are still in the Royal Armoury.

Until quite recently it has been wrongly supposed that Queen Christina's French-built coronation coach of 1650 was lost in the fire which destroyed the Royal Mews on Helgeandsholmen (Holy Ghost Island) in Stockholm on 23rd February 1696. In fact it was another coronation coach, and several French coaches as well, which were devoured by the flames.

In the inventories of 1696 an account is given of the damaged vehicles, the foremost of which is a large, embroidered coronation coach with double swans' necks and windows of crystal glass. This cannot have been the one belonging to Queen Christina, for hers was of an older, open type, without any windows and with a door of textile material. Besides, her coach was not in Stockholm during the year of the fire.

The burned and hitherto disregarded *coronation coach* had been that of the autocrat King *Charles XI*, who reigned from 1672–1697. Count *Nils Bielke* had, in 1674, been instructed as an ambassador to make a purchase in Paris by reason of the King's intended marriage to the Danish princess, *Ulrika Eleonora*. It was in the same year that he saw to the ordering of a state coach, but it was never actually used for the ceremony for which it was ordered. The coach was not even in Sweden for the coronation year of 1675, but arrived five years later. And so it was that Charles XI's coronation procession took place on foot and on horseback, with the King himself riding on the traditional white charger.

The delay of the state coach's arrival was a matter of high politics. As a result of the 1672 subsidy agreement with France, Sweden became embroiled in the Continental wars, and in 1675 war broke out with the Danes, with the result that the royal betrothal was broken off for several years. In 1679 the marriage negotiations were concluded and in May the following year the marriage took place.

Nils Bielke was able to expedite the matter of the state coach when, in 1679, he was sent to Paris to negotiate peace terms with Louis XIV. When the "coronation state coach" finally arrived in Sweden in 1680 it was one of a delivery of *five coaches* altogether, decorated in relief, painted and gilded and with all the fittings. It was a luxury coach import worthy of a prince of the Age of Greatness!

No known illustrations of Charles XI's coronation coach or of the other French coaches exists, nor any details of the coachbuilder. But according to the descriptions they were all ceremonial coaches in modern style with glass windows, panelled doors and a chassis with swans' necks. The "*modern ceremonial coach*" (*French: "Carosse modern"*) class was the usual type in Northern Europe during the latter half of the 17th century. The French artist Jean Le Pautre carried out splendid engraving work on the decoration of the bodywork of the coaches and the sculptured rear framework which contributed heavily to the taste of the day.

Charles XI's coronation coach was distinctive from the other four French coaches for its greater number of windows – eight altogether – and more expensive velvet upholstery embroidered in gold and silver in high relief on the roof and sides of the carriage body. The other coaches were upholstered in flowered velvet of different colours and they had fewer windows (seven, seven, six and four respectively). Four of the coaches had harness for a team of six horses each. One was a travelling coach, which Ulrika Eleonora used for her journey to Stockholm in 1680.

The Royal Mews gained a further interesting addition from Denmark through the young Queen: a ceremonial coach with a closed body and eight crystal glass windows. It was completely decorated in relief and gilded, and had paintings in between. Instead of the traditional velvet it was upholstered in Isabelline (greyish-yellow) gold cloth. This "gold-cloth coach" was one of those which was damaged in the accidental fire of 1696, but six horse trappings from the horses' tackle are preserved. The Queen also had several teams of horses conveyed from Denmark, which was noted for its fine horse breeding; for instance, seven "tigers" i.e. spotted roans, seven grey mares, six white and six black mares.

When the new Queen was to be crowned on 25th November 1680 in Stockholm, the festivities were begun the day before with her entry procession in which 19 ceremonial coaches took part. Charles XI's coronation coach was then driven for the first time ceremonially, with the Queen sitting alone, enthroned in state, on the padded cushion of the front seat. The other French ceremonial coaches followed in the procession furnished with the new teams of horses. The cortège started from Ulriksdal Castle, and festive architecture and decorations had been put up along the processional route for the occasion. The following day the procession walked the short stretch between the castle and Storkyrkan (Stockholm Cathedral) for the coronation.

The vehicles were kept at the Royal Mews which burned, and it is thanks to the custom of usually leaving the expensive textiles and harness of ceremonial coaches with the Master of the Armoury for safe-keeping that there are still textiles from Charles XI's coronation coach left in the collections of the Royal Armoury, viz cushion covers, a stool and six sets of full-dress harness. The six sets of coronation harness are among the most splendid of their kind. The teams of horses were driven, according to custom, by a coachman from his box and a rider on the left-hand leading horse.

The harness for the coronation coach was of the latest pattern. Earlier on expensive caparisons were used for the full-dress team, and these were placed over the harness strapping. Christina's coronation team harness was so equipped, as was also the harness for Ulrika Eleonora's "gold-cloth coach." The strapping under the caparison was simpler then, without any embroidery.

Charles XI's splendid harness shows the new style without any caparison. Then the strapping became more lavish, the straps are broader, with embroidery throughout, and the clasps are of much greater decorative importance.

Comparing the ceremonial coach fabrics and harness belonging to Charles XI and still extant, with what is left of the coaches from Christina's time, 30 years earlier, one cannot fail to notice the similarities in the use of materials and techniques. A strong tradition within this type of craftwork is evident. The large output of magnificent coaches in Paris testifies to the fact that certain workshops specialised, for example, in coach fittings.

Charles XI was by far the greatest importer of French coaching luxury in Sweden during the baroque period. Since the coronation coach had been destroyed in 1696 he had a new Ceremonial coach ordered from Paris, and its decoration was designed by *Jean I Berain*. This ceremonial coach was not used by Charles XI either, since it was not completed until after his death. It is the history and original appearance of this "*Berain coach*" with which the following study is concerned.

CHARLES XI's CEREMONIAL COACH

The "Berain Coach"

The history of the ceremonial coach really begins with the disaster which struck the Royal Mews on 23rd February 1696, during the reign of *Charles XI* (1672–1697). Fire broke out between 11 o'clock and midnight. The Mews were completely gutted, 23 horses were burned to death and most of the royal carriages including the ceremonial coaches, then in use, were lost. The finest of them were Charles XI's French-built coronation coach from 1680, and three other Parisian coaches.

Carriages were in daily use and ceremonial coaches had a very important ceremonial function, and so the loss had to be made good and as quickly as possible. The architect and First Surveyor to the Royal Household, *Nicodemus Tessin the Younger* (1654–1728), contacted the Swedish resident in Paris, *Daniel Cronström* (1655–1719), who for many years undertook a variety of art assignments on behalf of Tessin and the royal family. Their surviving correspondence (part of which has been published by R. A. Weigert and C. Hernmarck) sheds a great deal of light on artistic exchanges between Sweden and France and goes into great detail about the procurement of the coach. Business was transacted in French, but when dealing with questions of particular interest to the King, such as the coach, Cronström wrote in Swedish because Charles XI was not very good at French.

Tessin wanted Cronström to order carriage designs from *Jean I Berain* (1640–1711) to be made up in Stockholm. Cronström, however, convinced Tessin of the superior skill of the French coach-builders in producing a nicely proportioned carriage, especially in the difficult matter of the chassis, and so it was decided that *one* coach was to be made in Paris and then decorated in Stockholm to Berain's designs.

No large coaches ("à deux fonds") had been made for the King of France in Paris for a long time, and the only specimen worth looking at was the carriage made for the Duchess of Chartres on the occasion of her marriage to Philip of Orléans ("The Regent") in 1692. Drawings of that coach were sent to Tessin later on. Cronström ordered scale drawings of a coach body from "the best coach-carpenter in Paris", to be used in building the necessary new coaches in Stockholm in accordance with the latest fashion. In France a royal decree promulgated in 1668 had established a line of demarcation between coach-builders and coach-carpenters, the latter being employed solely on bodywork.

In the matter of upholstery, Cronström reported that velvet and brocade were out of fashion and that only embroidery would do for a ceremonial vehicle. Coaches were usually lined on the outside with leather, which was also used to cover the floor, but Cronström's idea was to go one better by using lapis lazuli for the exterior of the body, or else a less expensive imitation of blue-stained horn – and decorations of gilded brass. Embroidery or painting could also be used at the bottom of the body. For the floor of the coach he made the suggestion of tortoise-shell and silver inlay.

At the end of May Cronström transmitted four drawings of the body of the coach. It had been no easy matter persuading the coach-carpenter to

reveal on paper the professional secrets of correct proportions and measurements. He also had to employ an architect to make fair copies of the drawings, and the originals had been given to Berain as patterns for the decorations.

Tessin wrote in June to say that the King had seen the drawings and was pleased with them. He himself praised the beautiful shape of the coach body and the archivolt over the door. On the other hand, he found the pilasters slightly too long in proportion to the width, but Berain would no doubt be putting this right.

The complete coach was made of walnut, except for the perch, which was made of elm, and the crystal panes of the windows were also made in Paris. Berain's long-awaited drawings, six in number, were finally delivered by Cronström at the end of August 1696, together with a long letter of explanation concerning the decorations. Two more drawings were sent in 1697. The symbols alluding to Sweden and the King were Cronström's idea, everything else was Berain's. To give the client something to choose from, Berain had drawn various alternative roof ornaments etc. and a variety of body corners, but these had to be identical when the coach was actually built.

He explained that the figure on the left-hand side represented History writing down, on a shield, the advancement of the arts under the government of Charles XI, while the figure on the other side, engraving crowns on a globe, symbolises the fear/respect inspired by Swedish arms all over the world. The upholstery was to be of blue velvet with gold embroidery. The oval roof depicts a star-spangled sky, alluding to the King's Pole Star motto "*Nescit occasum*" (It never sets), and was to be embroidered so as to give the impression of a dome. The decorations were entirely composed to convey a "regal air", with crowns, the lions of the national coat of arms, the Pole Star and the double C-monogram alluding to the King's motto and name (Carolus).

The chassis was completed in early October and, because of all the wrought-iron work it incorporated, was very expensive (1,000–1,100 livres), while the body was expected to cost 600 livres, the marquetry floor and springs cost about 900 livres. An attempt had been made to foliate the tortoiseshell with black, but the colour had turned out to be so ugly that red foliation was used instead, giving the tortoiseshell a deeper shade of brown which contrasted nicely with the brass, that was chosen instead of silver. Berain's drawing for the floor is no longer extant and probably remained in the hands of the ebonist. The latter was in all probability *André Charles Boulle,* (1642–1732) who collaborated closely with Berain. The pattern and superb craftsmanship of the floor are typical of Boulle's work. The technique used is that of *première partie,* which means that the pattern appears in brass. The inlays are more than twice the thickness of those used for furniture.

Cronström himself had designed the wheels, because he felt that the turned spokes normally used for the wheels of ceremonial coaches looked so clumsy. He had given the spokes an elegantly dished profile, which was soon copied for other coaches. The Duke de Guiche, for example, had commissioned a "chaise" as a present for Lord Portland, but after twenty different wheel models had been produced he finally decided in favour of Cronström's design (*roues à la Cronström).*

Berain prepared eight drawings for the coach decorations, and fair copies were prepared in his studio. Tessin ordered the actual chassis on 27th July 1696, and three months later all the woodwork was complete. Large pieces of wood had been left in the positions to be occupied by the sculptures. The Boulle floor and the springs were ordered on 9th September and, following the preparation of pattern drawings, they were manufactured in October. Delivery to Sweden began in November and at the beginning of May 1697 the various parts of the coach were in the possession of the Swedish Customs. The work done in France cost 2,726 livres.

But the coach was not completed that year. Charles XI had died and was lying in state in the Palace when fire broke out on 7th May and completely destroyed the old building. The King's body was saved, but there were now several costly ceremonies to be performed, the funeral and then the coronation of the new King, Charles XII, as well as the expensive process of rebuilding the Palace and providing a new home for the royal family in the meantime.

It was not until the spring of 1699 that work began on the coach in preparation for an impending ceremony of state, viz the ceremonial entry into Stockholm on 13th July of Charles XII's sister Hedvig Sofia with her husband the Duke of Holstein-Gottorp.

Tessin directed the work and to assist him he had a number of skilled artists and craftsmen who were working in the Palace. Several of them were specially recruited Frenchmen.

Work proceeded as follows. The body was assembled by the carpenter *Simon Bauman,* while the chassis and wheels were mounted by the

coachbuilder *Jacob Kolbe*. The numerous wrought-iron accessories, swans' necks, struts, springs etc. were fitted by smiths.

For the sculptured decorations Tessin retained the three finest artists employed in the Palace: the Frenchmen *Claude Henrion, Bernard Foucquet* and *René Chauveau*. Henrion did most of the work, viz all the decorations for the body and chassis, lavish garlands, a putto on the upper corner of the body and a Victory on the rear wall.

Bernard Foucquet produced five pieces of sculpture: four female busts on the corners of the body (replaced with dragons in 1751) and a macaroon in the middle of the front wall. René Chauveau specialised in putto figures, of which he produced no fewer than eleven. Four pairs with shields sat on the edge of the imperial, centrally positioned above each side of the body (removed in 1751), while three are still to be seen on the rear frame. Chauveau also carved the female head or "espagnolette" on the rear axle. In the execution of the rear frame, Berain's drawing was departed from and the Fama putto mounted on the centre of the arch with helmet trophies on each side was substituted for the small crowned figure of Mars and the two Lions. The arch of the frame itself was made higher and more rhytmic than in Berain's drawing, and a leonine mask, probably by Henrion, was added to the axle tree.

The job descriptions for the goldsmiths show how the imperial decoration was designed and reveal that Berain's drawing was departed from for the corners. *Jean François Cousinet* produced the mountings for the chassis and its harness. For the imperial he made 12 orbs and the large crown which is still in situ, and for the corners he made four silver-coated stars with rays and scrolls carrying the motto "Nescit occasum". All the brasswork was gilded by *Petter Henning*, while the metal work was settled and furnished by several other goldsmiths.

The body panel decorations were painted by the Frenchman *Jacques Foucquet* and *Jacques de Meaux*, who specialised in figurative and ornamental painting respectively. Foucquet did most of the work, producing working drawings and painting of all the principal motifs. De Meaux painted the frames and produced cartoons for the embroiderer. The latter was called *Tobias Leüw* and he embroidered the imperial with gold moiré on the outside and silver moiré on the inside.

The chassis took about eleven weeks to complete in 1699, which was relatively fast going coinsidering the great deal of work which had to be done and the fact of more than 30 people being involved. The total cost of the work done in 1699 came to about 17,456 silver dalers, of which the textiles alone accounted for 63 % or 10,988 silver dalers. By way of comparison, we may note that the Master of the Horse was paid 1,200 silver dalers a year, the Chief Coachman 150 dalers and coachmen only 14 dalers, though the latter received 70 dalers meals allowance. A pound of butter cost 3 silver dalers and a tun of rye cost 4 silver dalers.

The decorations

The main items of the pictorial programme are the *allegorical paintings* on the body of the coach. The left panel shows History writing down on a shield the great advances made by the arts under His Majesty's Government. The right-hand panel, in which a genius is shown engraving the triple crowns of Sweden on a globe, refers to the world-wide renown of Swedish power, while the "Stellar Wreath of Eternity" points to the infinity of that fame.

Althougn Berain's decoration design had been prepared in 1696 for Charles XI, it was also judged suitable for his son and heir Charles XII, for whom it was ultimately realised. Both Constantia, depicted on the front wall in a triumphal car drawn by four lions, and Hercules, depicted on the rear panel flanked by Justitia and Prudentia, were painted to Berain's designs. The door panel, on the other hand, was completely altered and painted with the two figures of Fame and Glory seated on either side of the national coat of arms.

The small panels beneath the windows were also redesigned and decorated with small figurative scenes showing Venus as the patroness of love and marriage, together with her sons Amor and Anteros. This change was made with a view to the coach subsequently being used at a royal wedding, for there were great dynastic expectations attached to the young Charles XII in 1699 and various royal houses were competing for the honour of providing him with a queen. It was not then known that within a year the King would be going off to war and would be on campaign for the rest of his life. He never married.

Glorification of the King and his achievements is the consistent theme of the allegories, but the *interior of the coach body* also has a deeper and very interesting symbolic aspect. The oval night sky with stars – an imaginary dome – is matched in the pattern of the marquetry floor by an oval shape decorated with flowers, which of course belonged to the earth. What has been created is a world in its own right, with heaven and earth as

symbolic components of a building, which was an established idea of architectural theory. Berain showed here that he had a three-dimensional approach to space, and the coach drawings are examples of his mature style of decoration.

This chassis was probably one of the first in which he had made use of pilasters divided by cross-pieces, the reason being that he was obliged to devise a foreshortened ornamentation. Until now Berain's other known pilaster designs with cross-pieces are of a later date.

Comparisons with other European coaches

Few coaches of similar rank and age are still extant, but some have been recorded. The coach-builder's drawings for the Swedish chassis must very soon have become known outside the Parisian art circle, for a coach project for William III of England, with a body, based on the same structural principle as Charles XI's coach, was realised already in 1698. That coach was designed by *Daniel Marot* (1663–1752), and the design is greatly influenced by Berain's style of decoration. These pages form part of a suite presenting several coach designs. The decoration of *William III's coach* follows a heraldic programme, with the Order of the Garter flanking the national coat of arms on the doors and with personifications of Anglia and Gallia on the sides. The lambrequin on the edge of the roof was of gilt bronze with heraldic emblems. Chronologically there is a link between the Treaty of Rijswick out of which England did so well and the coach project, but we do not know for sure whether or not the coach was driven on that occasion.

The archivolt design of the Stockholm chassis is reiterated in a *"grande carosse"*, now in Lisbon, which the *Arch Duchess Maria Anna of Austria* took with her to Portugal for her marriage to King Joâo V in 1708. That coach was a present from her brother, the Emperor Joseph I, and is traditionally supposed to have been built in Vienna. Wherever it was built, its scheme of decoration harks back to classical French tradition and, not least, to Berain. Gilded and carved overall, it conveys some idea of what the Berain coach would have looked like if Cronström's design of figures in relief had been put into effect. Painted panels were modern in 1696, and so there is a conservative touch about the choice of technique for Maria Anna's coach. The two female figures on the door and the grouping of the figures in the small panels (alluding here to the element of water) are reminiscent of the Stockholm coach.

Also to be seen in Lisbon is *Joâo V's ceremonial coach* ("The Crown coach"), which was probably made in Paris in about 1713–1720. This coach is particularly interesting on account of its interior. It has a tortoise-shell and brass floor, and the imperial takes the form of a plastic dome. What had been executed as an illusion in 1696 had become three-dimensional just about 20 years later. On the other hand it does not reiterate Berain's idea of correspondence between imperial and floor by means of a single theme for both patterns. The Boulle work of the Crown Coach is in contre partie, with the tortoise-shell pattern inlaid in large sheets of brass, but it looks too massive to have come from Boulle's own workshop.

In 1713 the Spanish ambassador, the *Duke of Osuna,* had a Coach which was driven in a processional entry connected with the conclusion of the peace negotiations in Utrecht. This ceremonial carriage is known to us from a folio publication by the Frenchman *Bernard Picart* (1673–1733), who like Marot had emigrated to the Netherlands. Picart had designed the coach and was also given the task of immortalising it in an engraving. Like Berain and Marot, he took as his starting point the classical type of carriage, but to it he brought a bold imagination, various precedents and new materials, amalgamating these various impressions to produce a work of greater splendour than ever. Irrepressively inventive, he broke through the clear tectonics of previous designs, producing a body shell in which the decoration asserts its independence and bursts out of the framework. The panels seem to etherealise the walls, rendering the gilded round sculptures more substantial than ever. There were pilasters between the windows of this coach, just as in the Berain coach, and the garlands of the cornice were already present in Maria Anna's coach. The figures in the decoration allude to the Duke personally, not least through the dominant ducal crown on the roof, but also to his assignment in Utrecht, represented by the goddess Pax on the rear wall of the coach and Concordia on the door.

The luxurious interior consisted of silver damask embroidered in high relief, the floor being in Boulle technique, première partie, but its pattern did not correspond to the imperial.

Marquetry floors

Comparing the floor of the Osuna coach with that of the Crown Coach, one finds that they are both somewhat drily patterned, that neither of them resembles the pattern of the imperial and, what is most interesting of all, their steps and sides are identically patterned. My hypothesis is that both these floors may have come from the same work-

shop, and that there must have been at least three similar marquetry floors. When the floor of the Berain coach was made in 1696, Cronström justified its high price on the grounds that it was a one-off product and in première partie. The floor of the Crown Coach is in contre partie, and ought therefore to have had a precursor that same year if not earlier. The floors of the Osuna Coach and the Crown Coach probably came from the same designer and/or workshop, where certain variations were made on a given repertoire of patterns. Just like Boulle furniture, marquetry coach floors presumably came to be more and more in demand during the closing years of Louis XIV, and the Parisian ebonists probably began producing duplicates of carriage floors as well, since there was a market for them.

From 1696 onwards, the door archivolt appears to have been reserved for the most exhaulted ceremonial coaches. In about 1715 they became more common and before long curved lintels were commonly used for all coach windows.

Relations to the art of interior decoration. Decorations and symbols in a ceremonial context

The very finest artists were retained for designing and producing coaches for the upper echelons of society. These men were artists and craftsmen who usually directed or took part in work on the interior furnishings of palaces and other august residences.

My thesis is that the integrated parts of the official setting were designed in accordance with similar principles, and that this also included carriages with a ceremonial function. During the baroque, the art of coach-building was firmly attached to the royal environment in a manner which went deeper than the purely decorative and formal parallels between interior design and coach decoration. Special attention will be devoted here to the two spatial elements – dome and marquetry floor – distinguishing the Berain coach and some of its successors. The layout of royal apartments was that of a suite of rooms of which the bedchamber was the most exalted and served as an audience room. The room in front of this was called an antechamber and a throne room was sometimes interposed between the two. The suite of rooms began with a guardroom and progress from each room to the next was marked by an elevation of splendour and status until one finally arrived in the dazzling focal point of the whole series – the state bedchamber.

The throne and the state bed symbolised the power and elevated status of the monarch and the part of the room which they occupied was separated from the rest by a balustrade/alcove wall, added to which the floor was frequently raised to make a platform. Access was reserved for the few. The floor inside the balustrade was of particularly costly inlaid workmanship, or else it was covered with precious carpets. The growing popularity of intarsia floors during the reign of Louis XIV occurred under the influence of the superb art of furniture-making at that time, but the patterns were governed by the layout of the ceilings. The most exclusive marquetry floors were laid in small cabinets, throne rooms, alcoves and on podia. The floor did not reflect the ceiling decoration in detail but reiterated its basic pattern in stylised form. The dome, for example, was matched by a rosette in the floor, while a coffered roof was translated into a geometrical pattern.

Thus by using mirrored oval compositions in a miniature room of the coach body, Jean Berain had implemented a principle of architectural theory which is lacking in other coach interiors. Ornamentally, Berain employed a superficial style of decoration, but here he gave evidence of three-dimensional spatial thinking.

The canopy over a princely bed or table was an expensive piece of furniture but at the same time an attribute of rank. A canopy was held over the prince when he walked in procession, and a similar name was applied to the roof of the royal coach. The origin of this custom is to be found in religious architecture, where the dome was regarded as an image of the vault of heaven. This puts one in mind of the illusory ceiling decoration of the Berain coach, which is really star-spangled. The canopy was a symbolic abbreviation of the dome and was borrowed in the secular context as a token of dignity.

The colour scheme of ceremonial rooms is frequently dominated by gold and silver, which by tradition symbolised light and, consequently, God. This colour symbolism is also reflected by the coronation robes, for which white or silver fabrics were used. In regal iconography, similarly, purple, blue and red – all of them colours charged with power – were used for such regal attributes as the mantel. Blue was an important colour in Sweden, included as it was in the national coat of arms, the royal livery and as a dominant colour in the Hall of State where the Silver Throne is located. When Tessin departed from the stipulation of blue velvet as the main fabric for Charles XI's coach and instead opted for silver and gold moiré this had the effect of making the coach more costly and investing it with a colour scale of sup-

reme symbolic value. The ceremonial carriages, just like the ceremonial rooms, were subject to rules of "decorum". Inside the coach body, the front seat (facing forwards) for the sovereign is upholstered in silver and surrounded by the same tokens of dignity as a throne: canopy and marquetry floor, with steps clearly indicating the difference in level, as if from a platform. The components make up of synthetic throne room on wheels.

New acquisitions by the Royal Mews after the fire

The French coach-builder's drawings were intended as designs for everyday carriages in Sweden, but by the time they arrived the most urgently needed vehicles had probably already been built. On the other hand there is a series of Swedish drawings for three carriages referring back to the French drawings. These may have been designs for coaches built later on, because 12 simple coaches were built for the Royal Mews between 1696 and 1718. Four of these were intended for members of the royal family, while the others were for the ladies and maidservants of the court. The coach-builders during this period were called *Johan Pfeiffer, Jacob Kolbe* and *Christopher Åkerman.* The sculptors include *Niclas Schenander* and *Jochim Lutkeschwager,* and the painters include *Jochim Lang, Erik Bonde* and *Peter Lindhult.* A number of higher quality coaches were purchased from members of the high aristocracy. Not many state coaches were needed, because the King, and with him most of the men at court, were on campaign from the outbreak of war in 1700 until the death of Charles XII in 1718.

Charles XII succeeded by his younger sister, Ulrika Eleonora the Younger, who was crowned in 1719. The following year she abdicated in favour of her consort, Fredrik I. The Berain coach was not used at either of these coronations. Only two royal carriages were driven at the Queen's coronation in Uppsala. One of them was a large coach purchased in 1701 from the French ambassador Count Louis de Guiscard, before he left Sweden.

The coronation of Fredrik I took place on 3rd May 1720 in Stockholm and was a splendid pageant featuring a procession of two suites – the King's and the Queen's – both travelling in coaches. A white coronation horse was led behind the King's coach. For the first time in Sweden, the royal coaches were drawn by eight horses, and this was the first time a Swedish king had travelled in a carriage to his coronation. The decision to use eight horses must have come naturally, because there were eight sets of harness belonging to the coach bought by the King from the Dutch ambassador Ulbo Aylva van Burmannia with the coronation in mind. In the coronation procession, the royal coaches were preceded by ten Privy Councillors' coaches (each drawn by six horses). There were seven coaches in the King's suite and three in the Queen's.

The coach acquired from Ambassador van Burmannia is now in the Royal Armoury and is called "*Burmannia*" after him. It had originally belonged to a French diplomat, Charles Jean Baptiste Fleuriau, Count de Morville, who had first acquired it as wedding coach. As Ambassador to the United Provinces, he had used the coach for his formal entry in the Hague in 1719, and it then passed through Burmannia's hands before becoming a Swedish state coach. Morville's coat of arms was painted over with the Swedish triple crowns in connection with the change of ownership. Next to the "Berain coach", this was and remained the finest coach in the Royal Mews. It was driven on ceremonial occasions but it was a favourite on royal family occasions as well.

At the beginning of Gustavus III's reign (c. 1774) the coach was converted to seat eight people instead of four, thus making room for the whole of the numerous royal family. This involved inserting duplicate door panels as fixed walls on each side. As a result the length of the coach was increased by 70 cm to 6 m 75 cm, but it is still only 11 cm longer than the state coach of Charles XI, which gives some indication of the relative sizes of royal and aristocratic coaches. Gustavus III himself designed a royal crown for the roof of the coach. This was made by Marcklin, the court jeweller, but it was never paid for and collected.

The 1751 modernisation

Adolf Fredrik and Lovisa Ulrika were crowned in Stockholm on 7th December 1751 in one of the most lavish ceremonies of its kind in Swedish history. This event is particularly interesting to the art historian, because no pains were spared with regard to its outward setting and large orders were placed in Paris and elsewhere.

During the preparations there had been talk, just as in 1720, of using two coronation coaches, but this proposal was turned down by the King, who had already selected a white coronation horse on which to ride to the church. It was the Queen who rode in the state coach of Charles XI (the "Berain coach"), now modernised in the style of the Rococo. The coach had last been used in 1699, more than half a century previously, and it was now driven for the first time in the most exalted of

ceremonies appropriate to a state coach, remaining the Swedish coronation coach ever thereafter.

The artistic preparations for the coronation were supervised by the First Surveyor to the Royal Household, *Carl Hårleman* (1700–1753). He was in charge of the interior decorations in the new Palace, designed by Tessin the Younger and ready for occupation in 1754. Hårleman had a very able assistant in *Jean Eric Rehn* (1717–1793) and he also commanded the services of skilful Swedish artists and specially recruited Frenchmen, some of whom also worked on the coach.

The coach had been released by the Royal Armoury at the beginning of May, and modernisation work began in consultation with the Crown Equerry J. H. Sparwenfeldt. Setting out the work which would have to be done, Hårleman gave orders for improvements to the chassis, but above all he remarked that the decorations of the coach body were old-fashioned and would have to be renewed. On 25th May he presented drawings for alterations to the body and a specimen of new harness (all of which have since been lost) to the King. Only the main timber structure of the body was to be retained. All sculpture and upholstery would be replaced. The imperial was rebuilt and made higher than before, and it was upholstered on the outside with blue, crown-patterned velvet. The same fabric was used for the upper panel of the rear wall and the hammercloth of the box seat. For the interior of the body, silver fabric woven with oriflames was used instead.

The progress of this work can be traced from the accounts preserved among the documents of the Royal Mews in the Palace Archives (Slottsarkivet). The coach-builder *Johan Fredrik Degen* (1722–1794), using Hårleman's drawings, produced quarter-size working models of the new roof and one side of the body and a full-scale version of one side complete with cornice. Roughhewn pieces of wood were installed in the positions to be occupied by ornaments, and these were then carved by the Frenchman *Adrien Masreliez* (1717–1806). On the cornerposts he carved dragons, and from the leonine macaroons of the corners of the imperial there emanate large palm branches, guarded by dragons and converging beneath a pedestal in the middle of the imperial, where the royal crown is positioned high up on a cushion. On the rear wall he carved a lion's head to replace Henrion's Victory. At the front of the coach, the box was given a new footrest, which Masreliez carved to resemble a conch with a leonine mask in front. He also decorated the pole with an open-mouthed lion.

Both the chassis and the body of the coach were regilded by *Johan Pasch* (1706–1769) who decorated the panels of the body with paintings of the national coat of arms and regalia supported by putti against a gold background with scattered crowns of aventurine. Only the national coats of arms on the doors have since been renewed, and these now display the shield of the Bernadotte dynasty.

The deal frame of the floor had cracked and its inlays had come loose. Damage had also been caused to the floor by a stool which had been screwed into it, and this was repaired by the cabinet-maker *Samuel Pasch*. *Ludolph Wehser* the bronze-founder made all the buckles and mountings for the traces and harness, re-using the metal from the old buckles. The eight sets of harness required a total of 316 differently sized buckles.

Just as in 1699, the textiles and lace were the most expensive items involved in the 1751 modernisation. The oriflame silver fabric came from the silk-weaver *Barthelemi Peyron,* active in Sweden, the four gold lace curtains from the coach body were cleaned by John Ryman and four more of similar design were made. *Christopher Sergel* supplied 847 embroidered crowns for the coach, the harness and the trappings of the coronation horse.

The new upholstery was fitted to the body by the saddler *Johan Petter Pfeffer,* who also made new straps and supplied the eight new sets of harness for the team. All these strappings were clad in blue velvet and uniformly garnished with silver galloons fringed with gold.

The harness was the most expensive and time-consuming contribution made by Pfeffer. The design was by Hårleman, and may have been derived from a French source, J. F. Garsault's "Le nouveau parfait Maréchal". The first edition of this book was printed in 1741, and the team harness illustrations resemble the Swedish type, with the straps of the back harness emanating from a round centreplate. Each set of harness originally had 53 silver tassles, the perpetually vibrant glitter of which did a great deal to enhance the appearance of the equipage.

The saddle and caparison *for the coronation horse* were ordered in Paris and made up in accordance with Hårleman's instructions. The caparison drawings, prepared by *Jean E. Rehn,* show how the ultimate design of deep arc on the sides and rondell over the crupper gradually evolved. This design was inspired by a watercolour of the French dauphin on horseback by Berain. The saddle accoutrements arrived in Stockholm only a few days before the coronation was due to take place,

and Pfeffer was hard put to it altering the straps, which were too short for the horse, and lengthening the caparison in front. He also had to make a completely new saddle, because the King was quite unable to use the French one.

After Adolf Fredrik, both his son and his grandson used this caparison at their coronations, in 1772 and 1800, but this type of caparison set the fashion both for the rest of the 18th century and well into the 19th. The new caparison made for the coronation of the first Bernadotte king, Charles XIV (Karl Johan), in 1818 was modelled on Adolf Fredrik's. The latter was last used by Charles XV in 1860, by which time the Rococo coronation caparison as a ceremonial model had formed an essential part of the Swedish coronation tradition for 109 years.

The decoration of the coronation coach

The purpose of the modernisation was to emphasise the elevated rank and ceremonial function of the coach. The coronation of a Rococo royal couple without the substance of power did not require allegories glorifying the prince. Instead the main theme of the decorations now is the regalia, which the King and Queen are entitled to carry as part of the coronation ceremony. They are supported by genii on the coach body panels, with the large royal crown above the imperial as a unifying symbol.

The imperial was rebuilt higher and it has been thrown into prominence by means of vigorously carved sculptures. Conventional attributes such as the lion, palm trees and laurel leaves have been combined with winged dragons. The coach has ten of them, both painted and carved. These quasi-Chinese dragons were originally an imperial symbol, heraldically denoting power and strength. It is worth pointing out that the coat of arms of the Wends features a dragon, which may have been relevant. The coronation context and this particular combination of motifs justify a heraldic interpretation; the dragon of the Wends fits in with the crowns of Sweden and the lion of the Goths, leaving no doubt about the role of the coach as a coronation coach for the royal house of "Sweden, the Goths and the Wends".

The arms of the Holstein-Gottorp dynasty are included in the shield of the national coat of arms, but there is no personal reference to Adolf Fredrik or Lovisa Ulrika. It is the regalia, and above all the crowns, that indicate the status of the coach. Only the coats of arms had to be repainted in the event of a change of dynasty, as actually happened with the coming of the Bernadottes, and otherwise the carriage retains its Rococo appearance.

With the blue of the textiles, the dominant colour scheme in 1751 became gold and blue, the Swedish colours. The crown pattern above the coach body produces a relief effect, with the avanturine crowns imitating the structure of the embroidered ones. The oriflames in the silver fabric of the interior are a motif which had been used for the cloak and hat of the heir apparent Karl Gustav (later Charles X) in 1650, and the cloak itself was – with crowns added – later used by the Queens Hedvig Eleonora and Ulrika Eleonora the Younger. The idea of this detail may have come to Charles X when he visited France in the early 1640s.

In Christian iconography the flames symbolise the Holy Ghost and the miracle of Pentecost, and this motif provided the emblem of the Order of the Holy Spirit, founded by Henry III of France in 1578 to commemorate his coronation on Whit Sunday four years earlier.

The Rococo was usually the style for more private rooms, while in cermonial apartments the Baroque prevailed. This principle was analogous to the ceremonial attributes, eg. the redesigned coronation coach and the two coronation chairs which were also made that year. The massive grandiloquence of these things has more in common with the Baroque, even though their detailing complied with the new style.

Thus the 1751 modernisation had the effect, both iconographically and ceremonially, of making the coach unambiguously the Swedish coronation coach, for during the hundred years that followed, it was included in every carriage-borne coronation procession for as long as the custom persisted. The last Swedish monarch to be crowned was Oscar II (1873), but the coach was last drawn in a coronation procession in 1860, at the coronation of Charles XV. Nine years later it was used for the last time when the newly-married Crown princess Lovisa and Crown Prince Fredrik (VIII) of Denmark drove in it to the country residence of Haga outside Stockholm.

FÖRKORTNINGAR

BS	Byggnadsstyrelsen
CC	Cronstedtsamlingen
dr kmt.	daler kopparmynt
dr smt.	daler silvermynt
Hgk	Kungl. Husgerådskammaren
Hovst.räkn.	Hovstallsräkenskaper
inv.	inventarium
KA	Krigsarkivet
KB	Kungl. biblioteket
KFÅ	Karolinska förbundets årsbok
KK	Kammarkollegium
Lrk	Livrustkammaren
Nat. Mus.	Nationalmuseum
NIT	Ny Illustrerad Tidning
NT	Nya testmentet
Nord. Mus.	Nordiska Museet
RA	Riksarkivet
RMÄ	Riksmarskalksämbetet
SlA	Slottsarkivet
SPA	Sv. porträttarkivet
SSA	Stockholms stadsarkiv
SSM	Stockholms stadsmuseum
THC	Tessin-Hårlemansamlingen
UUB	Uppsala univ.bibl.

KÄLLOR och LITTERATUR

ANVÄNDA ARKIV, BIBLIOTEK MM

Bibliothèque Nationale, Paris
Kammarkollegium, arkivet
Krigsarkivet
Kungliga biblioteket
Kunstsammlungen der Veste Coburg (V. Tyskland)
Livrustkammaren, arkivet
Musée national de la voiture, Compiègne (Frankrike)
Nationalmuseum, avd. för teckningar och grafik
Riksarkivet
Riksmarskalksämbetet
Slottsarkivet
Stockholms stadsarkiv
Uppsala universitetsbibliotek

KÄLLOR, OTRYCKTA

KB.	Tessin, Nicodemus d.y., Traité de la décoration intérieure
Lrk.	Livrustkammarens räkenskaper, inventarier (kopior, avskrifter), protokoll, ceremoniel
Nat.Mus.	Tessin-Hårlemansamlingen, Cronstedtsamlingen, ornamentsticksamlingen
RA.	Kammararkivet, räntekammarböcker Kungliga arkiv Rådsprotokoll, inrikes civilärenden Tessinsamlingen Överceremonimästarens journaler Överintendentsämbetets arkiv, brev till konungen från hovstallmästaren, brev till konungen från överintendenten, brev till överintendenten från C. Berch
RMÄ.	Inkomna handlingar och brev Registratur och koncept, ceremoniel
SlA.	Hovstallets räkenskaper, inventarier Kröningsräkenskaper Livrustkammarens räkenskaper, inventarier Slottsbyggnadsdeputationen, Första slottsbyggnadsdirektionen II:2
SSA.	Bouppteckningar J. Unmans samling
UUB.	Gustavianska samlingen, historiska planscher

KÄLLOR, TRYCKTA

Alciati, Andrea, *Emblemata.* Leyden 1610

Berain, Jean I, *Ornemens inventez par J. Berain,* [Paris] u.å. (KB sign.: Sk.k. Atl. fol. 246)

Bouchardon, Edme, *Premier livre de vases.* [Paris] u.å.

Bång, Jonas, *Riddare-Orden i Sverige.* Stockholm 1749. (Ofullbordad).

Cartari, Vincenzo, *Le imagini de i Dei de gli Antichi.* Lione 1581. 2. noviss. ed. Padova 1626

Ceremoniel vid kröningar och intåg år 1650, 1675, 1680, 1697, 1719, 1720, 1751, 1772, 1800, 1809, 1818, 1844, 1860 och 1873 (i Lrk och RMÄ)

Ducerceau, P.A., *Livres des diverses ornemens.* Paris u.å.

Félibien, André, *Des principes de l'architecture, de la sculpture, de la peinture, et des autres arts qui en dependent.* Avec un dictionnaire. Paris 1676. (Ny utg. Paris 1690)

Floding, Pehr, *Solemniteter åren 1771, 1772.* Stockholm 1772

Laplonce Richette, Etienne, *L'histoire généalogique des dieux des anciens.* Lyon 1610

Le Pautre, Jean, *Nouveaux Dessings pour orner et embelir les Carosses et Chaires roullantes.* Paris u.å.

Loir, Alexis, *Nouveaux desseins d'Ornemens de Paneaux, Lambris, Carosses.* Paris u.å.

Loir, Alexis & Loir, Nicolas, *Nouveaux desseins d'Ornemens pour l'embelissement des Carosses, Paneaux, Lambris nouvellement inventez . . .* Paris u.å.

– *Desseins pour embellir Les Chaires Roulantes nouvellement inventez . . .* Paris u.å.

Marot, Daniel d.ä., *Manefiecke Carosse van sijn Majesteyt van Groot Bretagnie gemackt in de Haegh de 20 July 1698.* Haag 1698

– *Oeuvres du S^r D. Marot.* u.o. u.å. eller Paris 1712

Papillon, J.M., *Mémoire sur la vie de François Chauveau peintre et graveur et de ses fils Evrard Chauveau, peintre et René Chauveau, sculpteur.* 1738. (rééd. par T. Arnauldet, P. Chéron et A. de Montaiglon. 1854)

Paradin, Claude, *Devises Heroïques.* Lyon 1557. Nytryck Menston 1971

Picart, Bernard, *Premier des magnifiques Carosses de Monseigneur le duc d'Ossuna . . .* Amsterdam 1714

Ripa, Cesare, *Iconologia,* P. 1–2. Padova 1630

– *Iconologie ou explication nouvelle de plusieurs images . . .* Tirée des Recherches et des Figures de Caesare Ripa, Moralisées par I. Baudoin. P. 1–2. Paris 1644

Tessin, Nicodemus d.y., *Catalogue des Livres, Estampes et Desseins, du Cabinet des beaux Arts, et des Sciences, Appartenant au Baron Tessin . . .* Stockholm 1712
Valerian, Jean Pierre, *Les hieroglyphiques.* Lyon 1615
Veen, Octavio van, *Amorum emblemata.* Antwerpiae 1608
Wohlfart, Bernhard Wilhelm, *Kröningsdagen den 3 maj 1860. Ceremoniel och historisk skildring i kort sammandrag.* Stockholm 1860

LITTERATUR

Ackerman, James S., *The architecture of Michelangelo.* London 1966
Andrén, Erik, *Äldre svenska parkettgolv.* – Det handlar om trä. (Red. Bengt Bengtsson). Karlshamn 1966
Arsenius, Sam, *Vita hästar.* Stockholm 1909
Auer, Erwin M., *Wiener Prachtschlittenfahrten im Zeitalter des Barocks und Rokokos.* – Lrk 10:1–2. Stockholm 1964
Beckmann, Johann, *Beyträge zur Geschichte der Erfindungen: Kutschen.* Leipzig 1780–82
Bénézit, E., *Dictionnaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs.* Bd 2. Paris 1939
Berg, Gösta, *Sledges and wheeled vehicles.* Stockholm 1935
– *Ur den stockholmska gatutrafikens historia.* – S:t Eriks årsbok 1936
– *Vagn, Vagnmakare.* – Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid, bd 19. Malmö 1975
Bergh, Severin, *Stockholms slotts brand 1697.* – KFÅ 1916, Lund 1917
Bickes, Friedrich Adolph, *Anleitung zur Kenntnis und richtigen Beurtheilung aller Arten von Equipagen, oder Darstellung der Kutschenfabrikation in ihrem ganzen Umfang.* Freiburg 1829
Bjurström, Per, *Feast and theatre in Queen Christina's Rome.* Nationalmusei skriftserie 14. Stockholm 1966
Bourget, Pierre & Cattaui, Georges, *Jules Hardouin Mansart.* Paris 1956
Bukowski, katalog 419, vårauktionen 1982. Stockholm 1982
Bullet, M., *Dissertation sur l'origine des carosses.* – Collection des meilleurs dissertations, . . à l'histoire de France (utg. C. Leber). T. 10. Paris 1838
– *Dissertation sur le bleu, couleur de nos rois.* – Collection des meilleurs dissertations à l'histoire de France (utg. C. Leber). T. 13. Paris 1838
Bååth, Ludvig Magnus, *Helgeandsholmen och Norrström.* Bd 1–2. Uppsala och Stockholm 1917–18
Böttiger, John, *Hedvig Eleonoras Drottningholm.* Stockholm 1889.
Cagigal e Silva, Maria Madalena de, *O Museu Nacional dos Coches.* Lisboa 1977
Cederström, Rudolf (utg.), *De svenska riksregalierna och kungliga värdighetstecknen.* Stockholm 1942
Chartrou, Joséphe, *Les entrées solennes et triomphales à la renaissance (1481–1551).* Paris 1928
Christina, drottning av Sverige. Nationalmusei utställningskatalog 305. Stockholm 1966
Christina, Queen of Sweden. Nationalmusei utställningskatalog 305. Stockholm 1966
Cornell, Henrik, *Nicodemus Tessin d.y:s brev till konungen 1689–1726.* Uppsala 1925
Correspondance, se Tessin, N. & Cronström, D.
Cronquist, Axel, *Cortèger vid kröningar och hovfester i Stockholm.* – S:t Eriks årsbok 1931
– *Ekipage.* Stockholm 1952
Dahlbergh, Erik, *Suecia antiqua et hodierna.* T. 1–3. Paris, Stockholm 1667–1716
Dahlbäck, Göran (red), *Helgeandsholmen – 1000 år i Stockholms ström.* Stockholm 1982
Dahlgren, Stellan, Gustafsson, Allan & Larsson, Gunnar, *Kultur och samhälle i stormaktstidens Sverige.* Stockholm 1967
Diccionario de historia de España. Vol. 3, Madrid 1969
Dickens, E.G. (utg.), *The courts of Europe. Politics, patronage and royalty 1400–1800.* London 1977
Diderot, Denis, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers. Recueil de planches.* Vol. 1–36. Genève, Neufchatel 1751–72; 1777–79
Drejholt, Nils, *Burmannian – ett heraldiskt spörsmål.* – Lrk 12:11. Stockholm 1972. (Summary: Burmannia – a heraldic enigma.)
– *Simon Bauman, slottssnickare – hovschatullmakare.* – Lrk 12:3–4. Stockholm 1976. (Summary: Simon Bauman. Royal carpenter and cabinet-maker)
Dussieux, Louis, *Les artistes français à l'étranger.* Paris 1856
Ekeblad, Johan, *Brev.* (utg. N. Sjöberg). Stockholm 1911
Ekstrand, Gudrun, *1600-talets vita kröningsdräkter i Livrustkammaren.* – Lrk 8:1–12. Stockholm 1958–60. (Summary: Three white coronation costumes of the 17th century in Livrustkammaren)
– *Kristinatidens karosser.* – Lrk 10:11. Stockholm 1966. (Summary: Three coaches of the Christina era)
– *En kröningsklännings öde.* – Lrk 11:1–12. Stockholm 1967–69. (Summary: The fate of a coronation gown)
Elfstrand, Percy, *Karolinsk ikonografi.* – KFÅ 1945
Elgenstierna, Gustaf, *Den introducerade svenska adelns ättartavlor.* Bd 1–9. Stockholm 1925–36
Ellenius, Allan, *De arte pingendi.* – Lychnos-bibliotek 19. Uppsala 1961. (Engl. text)
– *Karolinska bildidéer.* – Acta Universitatis Upsaliensis. Ars Suetica I. Uppsala 1966. (Summary: Pictorial ideas in Swedish Art of the Caroline Period)
– *Den atlantiska anatomin.* Ur bildkonstens idéhistoria. Stockholm 1984
Engdahl, Per, *Karl XII, en studie över hans personlighet.* – KFÅ 1930. Lund 1931
Félice, Roger de, *Le Meuble français sous Louis XIV et la Régence.* Paris 1922
Fersen, Axel von (d.y), *Dagbok.* (Utg. Alma Söderhjelm). Bd 4. Stockholm 1936
Fogelmarck, Stig, *Carl Fredrik Adelcrantz arkitekt.* Stockholm 1957.
Fryxell, Anders, *Berättelser ur den svenska historien. Karl XII:s ungdoms och fredsår.* Stockholm 1856
Furugren, Bo, *Hästfärgernas ABC.* – Hästen nr 5. 1971
– *Skimlar – avblekbara och konstanta.* – Hästen nr 10. 1977
G.D.S.F., *Dictionnaire usuel des artistes.* Paris 1830
Garsault, François A. de, *Le nouveau parfait Maréchal.* La Haye 1741
– *Traité des voitures.* Paris 1756
Ginzrot, Johann Christian, *Die Wagen und Fuhrwerke der Griechen und Römer und anderer alter Völker.* Bd 1–2. München 1817
– *Die Wagen und Fuhrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten.* Bd 3–4. München 1830
Godefroy, Fréderic, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et tous ses dialectes du IX^e^ au XV^e^ siècle.* Paris 1881–1902
Goncharenko, V. & Narozhnaya, V., *The armoury chamber.* Moskva 1976

Gorce, Jérome de la, *Aux sources de l'opera français.* Quelques dessins inédits de Jean Berain. – Connaissance des arts, nr 389/390 Juillet-Août 1984
Grande encyclopédie, La. T. 1–31, Paris [1885–1902]
Grauers, Sven, *Karl XII:s personlighet. Försök till en analys.* – KFÅ 1969
– *Hedvig Sofia – Karl XII:s älsklingssyster.* Ett karolinskt furstinneöde. – KFÅ 1970
Gustavianskt. Studier kring den gustavianska tidens kulturhistoria tillägnade Sigurd Wallin på hans femtioårsdag. Stockholm 1932
Hatton, Ragnhild, *Charles XII of Sweden.* London 1968
Hautecoeur, Louis, *L'histoire des Châteaux du Louvre et des Tuileries.* Paris 1927
– *Mystique et architecture.* Symbolisme du cercle et de la coupole. Paris 1954
Havard, Henri, *Dictionnaire de l'ameublement et de la decoration depuis le XIII^e siècle jusqu'à nos jours.* Vol. 1–4. Paris 1887-90
Hedvig Elisabeth Charlotta, *Dagbok 1800–1811.* Vol. 7–8. Stockholm 1936–39
Heidner, Jan, *Carl Fredrik Scheffer.* Lettres particulières à Carl Gustaf Tessin 1744–1752. Stockholm 1982
Heimendahl, Eckart, *Licht und Farbe.* Berlin 1961
Henkel, Arthur & Schöne, Albrecht, *Emblemata.* Handbuch zur Sinnbildkunst des XVI. und XVII. Jahrhunderts. Stuttgart 1967
Hernmarck, Carl, *Jean Berains förslag till galakaross för Karl XI.* – Kunglig prakt från barock och rokoko. Nationalmusei handteckningssamling V. Malmö 1948
– *Några teckningar till tronstolar för Stockholms slott.* – Kunglig prakt från barock och rokoko. Nationalmusei handteckningssamling V. Malmö 1948
En teckning till den stora silverdopfunten. – Kunglig prakt från barock och rokoko. Nationalmusei handteckningssamling V. Malmö 1948
– *1699 års kröningsvagn.* – Lrk 6:1–2. Stockholm 1952. (Résumé: Le carrosse du couronnement de 1699)
– *Svenskt sjuttonhundratal. En stilhistorisk undersökning.* Nationalmusei skriftserie nr 1. Stockholm 1954. (Résumé: La Suède dans le 18ème siècle)
– *Daniel Cronströms gåva till Karl XI 1696.* – Lrk 7: 1–12, Stockholm 1955–57. (Résumé: Le cadeau de Daniel Cronström à Charles XI en 1696)
– *Johan (Jean) Eric Rehn.* – Svenskt konstnärslexikon, vol. 4. Malmö 1961
Historiska bilder, bd 2–3. (red. Kraft, Salomon, Seitz, Heribert & Lenk, Torsten). Stockholm 1949–59
Holländer, Hans, *Himmel; Kosmologische und architectonische Darstellungsformen. Sphaira, Kuppel, Apsis.* – Lexikon der christlichen Ikonographie, bd 2. Freiburg 1970
Huget, Edmond, *Dictionnaire de la langue française du seizième siècle.* Paris 1925–67
Illustrerade minnesblad från Kröningshögtidligheterna 1860. [Stockholm 1860]
Jakobsen, Kristian (red.), *Hesten – fem facetter af en virkelighed.* Utst. kat. Århus 1979
Janneau, Guillaume, *Le meuble d'ebénisterie.* Paris 1970
Jobé, Joseph, *Au temps des cochers.* Lausanne 1976
Johannesson, Kurt, *I polstjärnans tecken. Studier i svensk barock.* – Lychnos-bibliotek 24. Uppsala 1968. (Summary: By the Sign of the Pole Star. Studies in the Swedish Baroque)
Josephson, Ragnar, *Tessins slottsomgivning.* Stockholm 1925
– *Bernard Foucquet.* Stockholm 1928
– *René Chauveau.* Stockholm 1929
– *Nicodemus Tessin d.y., tiden, mannen, verket.* Bd 1–2. Stockholm 1930
– *Karl XI och Karl XII som esteter.* – KFÅ 1947
– *Göran Josua Adelcrantz och den karolinska prakten.* – KFÅ 1961
– *Barocken.* 2 uppl. Stockholm 1967
Kagg, Leonard, *Dagbok 1698–1722.* – Historiskt magasin. Historiska handlingar del 24. Stockholm 1912
Karl XI, *Karl XI:s almanacksanteckningar.* (utg. Abrahamsson, E.) – Historisk tidskrift, Stockholm 1951
Kerbrech, Faverot de, *L'Art de conduire et d'atteler.* Paris 1903
Kier, Hiltrud, *Schmuckfussböden in Renaissance und Barock.* – Kunstwissenschaftliche Studien. Bd 49. Schrobenhausen 1976.
Kimball, Fiske, *The creation of the rococo.* Portland, Maine 1943
Kreisel, Heinrich, *Prunkwagen und Schlitten.* Leipzig 1927
Krünitz, Johann Georg, *Oekonomische Encyclopédie,* vol. 57: Kutschen. Berlin 1792
Kugler, Georg J., *Die Wagenburg in Schönbrunn.* Graz 1977
Kunstsammlungen der Veste Coburg. Katalog. Coburg 1978
Kuylenstierna, Oswald, *Karl XII:s personlighet och den nyare forskningen.* – KFÅ 1910, Lund 1911
Laffont, Robert, *Dictionnaire des Symboles.* Paris 1969
Lagerquist, Marshall, *Georg Haupt, Ebeniste du Roi.* Nordiska museets handlingar 92. Stockholm 1979
Lagerqvist, Lars & Nathorst-Böös, Ernst, *Vad kostade det? Priser och löner från medeltid till våra dagar.* Stockholm 1984
Laine, Agneta, *Invention och imitation.* Studier i den dekorativa utsmyckningen av Tessinska palatsets paradvåning. Stockholm 1972. (Résumé: Invention et Imitation. Etude sur l'ornementation décorative dans l'appartement d'apparat du Palais Tessin)
Laprade, Albert, *François D'Orbay architecte de Louis XIV.* Paris 1960
Laver, James (utg.), *Costume of the Western world.* Wageningen 1951
Leben und Thaten Ihro Königl. Majestät in Schweden Caroli XI. Leipzig 1696
Lenk, Torsten, *De kungliga dräkterna vid Gustav III:s kröning.* – Gustavianskt. Stockholm 1932.
– *1700-talets kungliga och furstliga mantlar.* – Lrk 1: 1–2. Stockholm 1937–39. (Summary: Royal and princely mantles from the 18th century)
– *1751 års kröningssadel.* – Kunglig prakt från barock och rokoko. Nationalmusei handteckningssamling V. Malmö 1948.
Le Noble, Alexandre, *Histoire du sacre et du couronnement des rois et reines de France.* Paris 1825
Lexikon der christlichen Ikonographie, bd 1–8. Freiburg 1968–76
Lindroth, Sten, *Svensk lärdomshistoria. Stormaktstiden.* Stockholm 1975
Littré, Emile, *Dictionnaire de la langue française.* Paris 1956–58
Livrustkammaren, utst. kat. Stockholm 1978
Looström, Ludvig, *Den svenska konstakademien 1735–1835.* Stockholm 1887
Losman, Arne, *Karolinen Nils Bielke som kulturpersonlighet.* – KFÅ 1983, Lund 1984
Lüning, Johann Christian, *Theatrum ceremoniale historico-politicum,* vol. 1–2. Leipzig 1719–20

Lötstam, Gunnar, *Niclas Schenander. En karolinsk bildhuggare och Karl XII-officer.* Trebetygsuppsats i konsthistoria vid Stockholms universitet 1971 (stencil)
Malmström, Oscar, *Anteckningar rörande Ulrika Eleonora d.ä. och Karl XI:s hof.* Lund 1898
Marie, Alfred, *Naissance de Versailles.* Vol. 1–2. Paris 1968
Marot, Daniel, *Das Ornamentwerk des Daniel Marot.* Berlin 1892
Masson, Georgina, *Queen Christina.* London 1968
Menestrier, P., *Des entrées solemnes et réceptions des princes dans les villes.* – Collection de pièces relatives à l'histoire de France. (utg. C. Leber). Bd 13. Paris 1838.
Mercure galant de France. Paris, maj 1679, sept. 1862, febr. 1692.
Modée, se *Utdrag utur . . .*
Molinier, Emile, *Histoire générale des arts appliqués à l'industrie.* Le mobilier au XVII et au XVIII siècle. T. 1–4, 6. Paris 1896–1911
– *Le mobilier royal français aux XVII^e et XVIII^e siècles.* Paris 1902
Moselius, Carl David, *Louis Masreliez.* Stockholm 1923
Mourey, Gabriel, *Le livre des fêtes françaises.* Paris 1930
Müller-Bochat, Eberhard, *Der allegorische Triumphzug.* – Petrarca Institut, Schriften und Vorträge 1957
Nisbeth, Åke, *Norsholms herrgård.* – Svenska slott och herresäten. Östergötland 2. Malmö 1971
Nisser, Wilhelm o Andersson, Knut, *Pasch, Johan,* d.ä. – Svenskt konstnärslexikon, bd 4. Malmö 1961
Nordberg, Tord Olsson, *Stormaktstidens kungliga stallbyggnader och rännarbanor.* – S:t Eriks årsbok 1940
Nordisk familjebok. (2. uppl.) Stockholm 1904–26
Nouvelle biographie générale. Paris 1852–66
Nyman, Thure, *Jacques Foucquet.* – Svenskt konstnärslexikon bd 2. Malmö 1953
Olsson, Martin, *Jean Erik Rehn.* – Fem stora gustavianer. (utg. S. Strömbom). Stockholm 1944
Olsson, Martin (red.), *Stockholms slotts historia,* vol. 2–3. Stockholm 1940–41. (Summary: The history of the royal palace in Stockholm)
Olvång, Bengt, *Christoffer Sergel.* – Svenskt konstnärslexikon, vol. 5. Malmö 1967
Ozinga, M.D., *Daniel Marot, de Schepper van den hollandschen Lodewijk XIV Stijl.* Amsterdam 1938
Palmskiöld, Elias, *Annotationer för åren 1698–1700.* (utg. Samuel E. Bring) – Historiskt magasin. Historiska handlingar del 35:1. Stockholm 1953
Panofsky, Erwin, *Studies in iconology.* New York 1939
– *Problems in Titian, mostly iconographic.* – The Wrightsman lectures, vol. 2. New York 1969
Pereira Botto, J.M., *Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala.* Lisboa 1909
Petzet, Michael & Wackernagel, Rudolf, *Bayerische Krönungswagen im Marstallmuseum Nymphenburg.* München 1967
Praz, Mario, *Studies in seventeenth-century imagery.* Rom 1964
Prinz, Wolfram, *Die Entstehung der Galerie in Frankreich und Italien.* Berlin 1970
Ramée, Daniel, *La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.* Paris 1856
Ramond, Pierre, *La Marqueterie.* Dourdan 1978
Rasmusson, Nils Ludvig, *Kröningspengar till bondeståndet.* – Fataburen 1940
Reenstierna, Märta Helena, *Årstadagboken 1793–1825.* Bd 1–2. Stockholm 1946–49
Ricci, Seymour de, *Louis XIV und Régence. Raumkunst und Mobilar.* Stuttgart 1929
Rohr, Julius Bernhard von, *Einleitung zur Ceremoniel-Wissenschaft der grossen Herren.* (Neue Aufl.) Berlin 1733
Roscher, Wilhelm, Heinrich, (Hrsg.) *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie,* bd 1–6, Leipzig 1884–1937
Roubo, André Jacob, *L'art du Menuisier – Carossier.* – Descriptions des arts & métiers, vol. 13. Paris 1771
Sahlstedt, Abraham, *Sinnebildskonsten.* Stockholm 1758
Salverte, François de, *Les ébénistes du XVIIIe siècle.* Paris & Bruxelles 1923
Schramm, Percy Ernst, *Der König von Frankreich. Das Wesen der Monarchie vom 9. zum 16. Jahrhundert.* Weimar 1939
– *Herrschaftszeichen und Staatssymbolik.* – Monumenta Germaniae historica, vol. XIII:1. Stuttgart 1954
– *Sphaira – Globus – Reichsapfel.* Stuttgart 1958
Schwartz, Johan Wilhelm, *Märkvärdiga uppfinningar och upptäckter från äldre och nyare tider: Vagnar.* Stockholm 1816
Sechzig eröffnete Werkstätte der gemeinnützigsten Künste und Handwerke für Junge Leute zur Auswahl ihres künftigen Wahrungsstandes: Der Wagner. Wien 1789
Seitz, Heribert, *Nordstjärnan, symbol för fosterland och snille.* – Fataburen 1938
Selling, Gösta, *Kring Hötorget.* – S:t Eriks årsbok 1959
Setterwall, Åke, *Berains brodyrteckningar till Karl XI:s bataljer.* – Kunglig prakt från barock och rokoko. Nationalmusei handteckningssamling V. Stockholm 1948
Skjöldebrand, Anders Fredrik, *Memoarer.* (Utg. H. Schück.) Bd 2. Stockholm 1903
Smolian, Jürgen, *Zur Frage der Entwicklung der Wagenfederung.* – Blätter für Technikgeschichte. Hft 24. Wien 1962
Stavenow, Åke, *Carl Hårleman.* Uppsala 1927
Steneberg, Karl Erik, *Kronprinskronan och arvfurstehatten.* Regalieutställningen i Livrustkammaren. Stockholm 1938
Stolpe, Sven, *Drottning Kristina. Den svenska tiden.* Stockholm 1950
Strange, Thomas Arthur, *An historical guide to French interiors, furniture decoration, woodwork & allied arts.* London u.å.
Strauss, Ralph, *Carriages & coaches.* London 1912
Strömbom, Sixten, *Lorenz Pasch d.y.* Stockholm 1915
Svenska historien, Den. Bd 3–8. Stockholm 1966–68
Svenska kröningar, beskrifningar och anekdoter. Stockholm 1860
Svenskt konstnärslexikon. (Red. Lilja, Gösta m.fl.), bd 1–5. Malmö 1952–67
Svenskt silversmide 1520–1850. Renässans och barock (red. C. Hernmarck m.fl.), bd 1. Stockholm 1941
Svärdström, Svante, *Vagnen och släden. Gustav III:s och Maria Theresias gåvor 1776–77.* – Lrk 10: 1–2. Stockholm 1964. (Zusammenfassung: Der Wagen und der Schlitten. Die Geschenke Gustavs III. und Maria Theresias 1776–77)
Tarr, László, *The history of the carriage.* London & Budapest 1969
Tersmeden, Carl, *Memoarer* (utg. N. Erdman), bd 3–4, Stockholm 1916
Tervarent, Guy de, *Attributs et symboles dans l'art profane 1450–1600,* vol. 1. Genève 1958
Tessin, Nicodemus d.y. & Cronström, Daniel, *Les relations artistiques entre la France et la Suède 1693–1718.* Extraits d'une correspondance entre l'architecte Nicodème Tessin le jeune et Daniel Cronström. (Publ. par R.-A. Weigert et C. Hernmarck). Nationalmusei skriftserie 10. Stockholm 1964

Thieme, Ulrich & Becker, Felix (hrsg), *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler.* Bd. 1–37. Leipzig 1907–50
Thornton, Peter, *17:th century interior decoration in England, France and Holland.* 3. ed. New Haven & London 1981
Thrupp, G.A., *The history of coaches.* London 1877
Tingström, Bertel, *Kastpenningar.* – Svensk numismatisk uppslagsbok. Stockholm 1972
Treue, Wilhelm, *Achse, Rad und Wagen.* München 1965
Trädgårdh, Carl Emil O., *Hästen i Sverige.* Stockholm 1939
Twining, Edward Francis, *European regalia.* London 1967
Tydén-Jordan, Astrid, *Hans Kongl. Höghet Cronprintsens Nya Stats Wagn.* – Lrk 13:7–8, Stockholm 1974. (Summary: The Crown Prince's New State Coach)
– *Tre Brahevagnar.* – Lrk 13: 11–12, Stockholm 1975. (Zusammenfassung: Drei Wagen aus dem Besitz des Hauses Brahe)
– *Riksrådets statsvagn som blev drottningens.* – Lrk 14:1, Stockholm 1976. (Zusammenfassung: Des Reichsrates Staatswagen wurde Galawagen der Königin)
– *Mer om Burmannia.* – Lrk 14:5, Stockholm 1977. (Zusammenfassung: Weiteres über „Burmannia")
– *Glimtar av en gustaviansk statsvagn.* – Lrk 14:12, Stockholm 1978. (Zusammenfassung: Eine weitere Prachtkarosse schwedischen Ursprunges)
– *Rokokons kröningsschabrak bildar stil.* – Lrk 15:9, Stockholm 1981. (Summary: Adolf Fredrik's coronation caparison – the start of a style)
– *Med lejon, drake och tigerskinn.* En släde för kronprins Adolf Fredrik. – Lrk 15:12, Stockholm 1981. (Summary: With lion, dragon and tiger skin. A sledge for Crown Prince Adolf Fredrik)
– *Karl XI:s kröningsvagn* – fransk lyximport med förhinder. – Lrk 16: 12, Stockholm 1984. (Summary: King Charles XI's coronation coach – A French luxury import with impediments)
– *Jacques de Meaux.* – Svenskt biografiskt lexikon. Häfte 122, bd 25. Stockholm 1985
– *Projet de décoration de Jean Berain pour le carrosse de gala de Charles XI de Suède.* – Versailles à Stockholm. Nationalmusei skriftserie Ns 5. Stockholm 1985
Törnquist, Leif, *"Med konglig krona öfwer och draka wingar omkring".* Carl Hårlemans bevingade kartusch. – Varia. Utg. Svenska vapenhistoriska sällskapet, vol. 6. Stockholm 1981
Upmark, Gustaf, *Jean Eric Rehns egenhändiga förteckningar över av honom utförda arbeten.* – S:t Eriks årsbok 1925.
Utdrag utur publique handlingar, bd 3 & 6. (utg. Reinhold Gustav Modée). Stockholm 1746–56
Wackernagel, Rudolf, *Der Französische Krönungswagen von 1696–1825.* Berlin 1966
– *Festwagen.* – Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte. Lieferung 87–88. München 1982–83
Wackernagel, Rudolf, Haupt, Herbert & Kugler, Georg J., *Der goldene Wagen des Fürsten von Lichtenstein.* Katalog, Kunsthistorisches Museum, Wien 1977
Wallin, Sigurd, *Kunglig ceremoni.* – Svenska kulturbilder, vol. 2. Stockholm 1930
Weber, Siegfried, *Die Entwicklung des Putto in der Plastik der Frührenaissance.* Heidelberg 1898
Weigert, Roger-Armand, *Les travaux décoratifs de Jean Bérain à l'Hôtel de Mailly-Nesles.* – Bulletin de la société de l'histoire de l'art français. Paris 1931
– *Les décorations de Jean Bérain à l'Hôtel de Mailly-Nesles.* – L'Architecture 45:1. Paris 1932
– *Jean I Bérain. Dessinateur de la Chambre et du Cabinet du Roi 1640–1711,* vol. 1–2. Paris 1937
Verlet, Pierre, *French Royal Furniture.* London 1963
– *Styles, Meubles et Decors du Moyen Age au Louis XV.* – Paris 1972
Westrin, Johan Theodor, *Det sista giftermålsanbudet till Karl XII.* – KFÅ 1912, Lund 1913
Wittrock, Georg, *Nils Bielke.* – Svenskt biografiskt lexikon, bd 4. Stockholm 1924
Wollin, Nils G., *Karl XII:s torg, Kungliga stallet, Makalös, planteringen.* – S:t Eriks årsbok 1925.
Åberg, Alf, *Karl XI.* Stockholm 1958

Kommentar till bilderna

Efter bildtexterna anges den institution som är ägare till avbildat föremål eller originalbild. Samma institution har tillhandahållit fotografiet, såvida inte annat anges.

Reprofotografier på följande sidor:
s. 18, Lord Castelmaines statsvagn. Ur H. Kreisel 1927
s. 24, J. Callot, triumfvagn. Ur R. Wackernagel 1966.
s. 125, plafonden i kungens sängkammare, Louvren. Ur L. Hautecoeur 1927.
s. 127, golven i Anet och Berlin. Ur H. Kier 1976.

Register

Abundantia 26, 108f
Adelcrantz, Carl Fredrik 133
Adolf Fredrik av Sverige 126, 137ff, 143f, 150, 152, 154ff
Alciati, Andrea 85
Alexei Michailowitsch 19
Amor 85ff, 90, 101f, 110, 134
Amore Letho 87
Anglia 107
Anteros 85ff
Apollo 115
Arraskarossen 25
Atlas 94
Atropos 100
audiensvagn 156
Audran, Claude III 55, 124f
Augustus 11
Aurora 115, 154
Auroravagnen 132
Axt, Johan Philip, klensmed 140
Barcker, Israel, bildhuggare 156
de Bassompierre, François 18
Baudoin, F, kopparstickare 25
Baudoin, I *se Ripa-Baudoin*
Bauman, Simon, slottssnickare 62 f, 66
della Bella Estienne 168
Berch, Carl Reinhold 146
Berain, Jean I 27, 41ff, 54ff, 64ff, 71ff, 75ff, 85, 90, 94, 96f, 100ff, 107f, 112f, 121, 124, 146, 148
Berain Jean II 56, 60, 80, 121
Berainvagnen 38, 53, 61, 70, 76ff, 104f, 107, 110, 112f, 117, 119ff, 122, 127f, 132ff, 136, 165
Berg, Hans, vagnmästare 36, 163
berlinare 127, 156
Bernadotte 150f
Bernini, Lorenzo 20f, 24, 119
Bielke, Nils 28, 31f, 39, 41
Bizet, sadelmakaränka 146
Blom, Daniel, sadelmakare 73f
Bolander, Lars, målare 156, 160
Bonde, Erik, målare 132
Bosse, Abraham, kopparstickare 123
Boudewyns, A, kopparstickare 26
Boulle, André Charles, ebenist 26, 47, 110, 115, 117, 123, 144
de Bourbon, Françoise-Marie 42
Brasch, brodör 146
Broman, Erland, 143
Bröske, C., snörmakare 144
Burmanniakarossen 70, 134ff, 144, 155f, 169f
van Burmannia, Ulbo Aylva, 134f
Bång, Jonas 70, 133
Bååth, L M 38, 52
Böttiger, John 60, 62, 64
Böttiger, Magnus, hovslagare 63
Callot, Jacques 22, 24, 168
caret, *se karet*
carosses à deux fonds 40ff
carosse du corps du Roi 101, 104
carosses du Roi 104
carosse moderne 20, 22, 24, 36, 108, 119, 133
carpentum 9
Cartari, Vincenzo 77, 85, 87f, 91
chaise *se schäs*
Charmeton, Georges, kopparstickare 20
Chartres, hertiginnan av 17, 27, 42ff, 50, 54, 69f, 101, 128
Chauveau, René, bildhuggare 41, 50, 58, 61, 63, 65ff, 82
Christian August av Holstein-Gottorp 76
le Clerc 168
von Cleve, Sibylla 15
Coche da Coroa *se Kronvagnen*
Concordia 115
Constantia 54, 97f
Cronstedt, Carl Johan, 137, 146
da Cortona, Pietro 24
Castelmaine, lord 17
Cousinet, Jean François, guldsmed 68ff, 99
Cronhielm, Salmån 38
Cronström, Daniel 26, 38, 40ff, 52ff, 61f, 66f, 73, 77f, 82, 85, 90, 94, 96f, 100, 102, 104, 107, 115, 126, 128, 168
Cucci, Domenico, ebenist 50
Cupido 85, 87
Dahlberg, Erik 18, 27, 36
Dalmanson, Anders, handelsman 144
Dauphin, den franske 146, 148
Degen, Johan Fredrik, vagnmakare 140, 156
Diderot, Denis 9, 147

Dolivar, Jean 77, 90, 101
dormeuse 38
drottningens Hornska vagn 156
Eckhardt, Michael, sadelmakare 128
Eckman, Mårten, snickare 70
d'Estrées 167
Ehrenstrahl, David Klöcker 31, 96, 100, 126
Ekeblad, Clas, 137ff
Ekeblad, Johan 14
Eleonora av Portugal 12
Elisabeth av Ungern 13
Erhardt, Johan, sadelmakare 133
Erik XIV 137
Eriksson, Anders, vagnmakaregesäll 17, 19
Eros 85ff, 88
faetong 18
Falkenberg 39
Fama 26, 57f, 65, 81f, 90f, 96, 98, 100, 107
Federoff, Naum, handelsman 73
Filarete 18
Filip av Orléans 42
Fredrik av Hessen-Cassel/Fredrik I 133ff, 137, 143, 157
Fredrik av Holstein-Gottorp 39, 61f, 74f, 101, 143
Fredrik III av Holstein-Gottorp 31
Fredrik III, kejsare 12
Fredrik III av Danmark 74
Fredrik VIII av Danmark 161
Fredrika av Sverige 157, 160
de la Feuillade 26
de Fontes 24, 25, 119f
Fortitudo 26, 97
Foucquet, Bernard, bildhuggare 63ff, 68
Foucquet, Jacques, målare 41, 57, 64, 71f, 82, 88, 90, 94f
Francart, François II, tecknare 44, 53
Frisell, Hans, skräddare 29
Frisendorf 168
Gallia 107
de la Gardie, C A 134
de la Gardie, Magnus Gabriel 28ff
de Garsault, F A 146 f
Gehbert, Christian, guldsmedsgesäll 68
Gerdtson, Ellert, stallmästare 163
Gobelinsverkstäderna 20
Golle, Pierre, ebenist 123
Gottman, Lorens, målare 156
Gloria 90 f, 98
Gran, Hindrich, gördelmakare 133
gröna vagnen 39
Gudewerdt II, Hans, bildhuggare 31
de Guiche 53, 104
Guidi, Domenico 82
de Guiscard, Louis 133
Gustav III 136, 150, 152, 155f, 160
Gustav VI Adolf 123, 150, 157, 160
gyllenduksvagnen 34, 37, 39
Gyllenstierna, Nils 133
Gynterfelt 38
Görtz 55
Hardouin Mansart, Jules 44, 124
Harmamaxa 11
de Harlay, Achilles III 53
Hartwijk, Jacob, krepinmakare 73
Haupt, Georg, ebenist 123
Hedvig Eleonora av Sverige 31, 34, 132f, 152
Hedvig Sofia av Sverige 18, 39, 61, 68, 70, 74ff, 101, 132ff, 168
Heliogabalus 12
Hellissant 168
Henning, Petter, guldsmed 65, 70f
Herkules 47, 57, 81, 94, 96ff, 107
Henrik IV av Frankrike 15f
Hernmarck, Carl 60, 64
Henrion, Claude, bildhuggare 58, 63ff, 70, 94, 141
Hildebrand 168
Holmberg, Adam Peter, ornamentsritare 150
Hoppet 88
Hubault, Jean, gelbgjutare 70, 74
Hymen 134
Hård, Gustaf, hovstallmästare 38, 128
Hårleman, Carl 137ff, 145ff, 152f
hängande vagnskorg 12f
hästbår 11, 13
Imperialwagen 17
Isabella av Bayern 13
Joâo V av Portugal 107f, 121
Johan Casimir av Sachsen-Coburg 14ff
Josef I av Österrike 107
Justitia 26, 57, 96f
Juno 115
Kalckberners änka, Johan Adam, handelsman 74
kalesch 24, 26
Kagg, Leonard, kammarpage 76
karet 36
kariol 133
Karl X Gustav 28ff, 152
Karl XI 18, 27, 31ff, 49, 52ff, 60, 62, 70, 74, 82, 88f, 91, 97ff, 100, 104, 126ff, 136, 163
Karl XII 50, 52, 61f, 70, 74ff, 98ff, 132ff, 137, 165, 169
Karl XIII 142
Karl XIV Johan 150

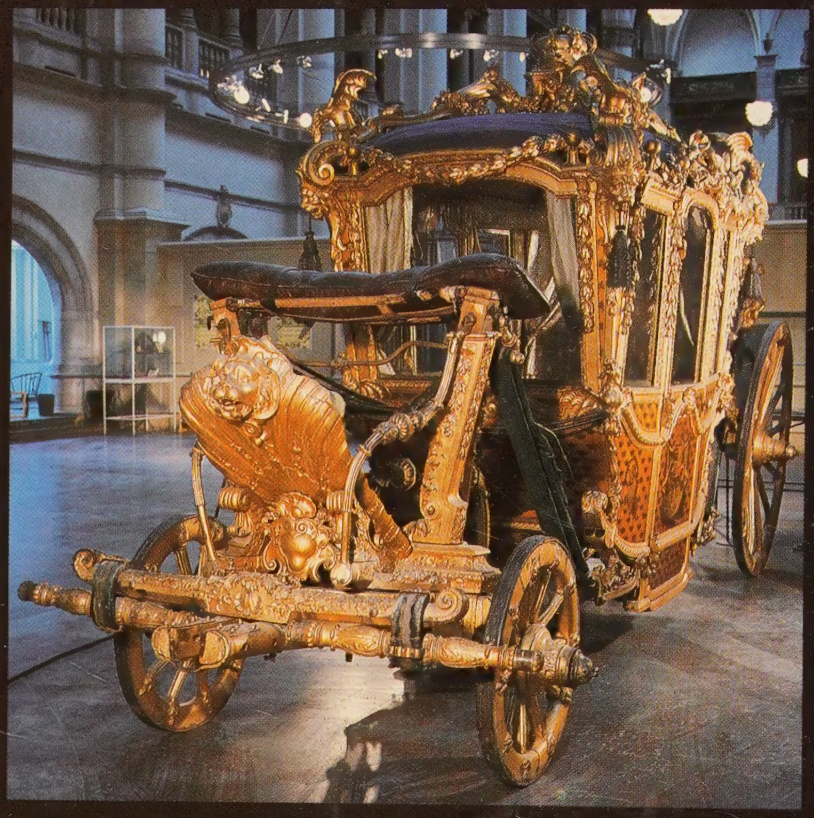
Karl XV 150, 157, 161
Karl den store 152
Karl Fredrik av Holstein-Gottorp 76, 133
Kesmacker, Clas, smed 63
Kesmacker, Mattis, smed 63
Kier, Hiltrud 124
Kobelwagen 12, 15
Kolbe, Jacob, vagnmakare 63, 132
von Krafft, David 75
Kreisel, Heinrich 9, 17
Kristian V av Danmark 32
Kristina av Sverige 14, 18, 20, 28ff, 37, 137, 148, 150, 157
Kronprinsvagnen 156
Kronvagnen/Coche da Coroa 108, 110f, 115, 118, 120f
Kröningsvagnen 10, 38, 60, 70, 99, 115, 137, 143, 151, 154ff, 160f
kupé 18, 39, 133
von Köningsegg 121
Larsson, Oluf, rustmästare 39, 163
Lang, Jochim, målare 128, 132f
Laplonce Richette, E 87
Latinville, François, kopparstickare 154
Laurin, Johan, handelsman 73
Le Brun, Charles 20, 25
Lejonvagnen 28f
Le Pautre, Jean 20, 22ff, 36, 77, 107
Leüw, Tobias, brodör 59, 71, 73, 133
Le Vau/Levau, Louis 124
Lillieroth 132
Lillierothska karossen 133
Lindbom, rustmästare 138
Lindhult, Petter, målare 133
Lindman, George, vagnmakare 156
Ljung, Johan, bildhuggare 154
Loir, Alexis, kopparstickare 20, 22
Loir, Nicolas, kopparstickare 20, 22
Lorenson, Eric, sjökapten 51
de Lorraine 168
Lovisa av Sverige 157, 161
Lovisa av Danmark 161
Lovisa Ulrika av Sverige 126, 137f, 154, 156ff
Ludvig XIII av Frankrike 17
Ludvig XIV av Frankrike 16, 18, 20, 24, 26, 32, 41f, 49, 82, 104, 107, 121, 123
Ludvig XV av Frankrike 104
Lundman 168
Lutkeschwager, Jochim, bildhuggare 132
Macé, Jean, ebenist 123
Maillard d ä, vagnssnickare 44f, 128
Mallm, Hindrich, smed 70
Marcklin, hovjuvelerare 136
Margarethe von Braunschweig-Lüneburg 15
Maria av Medicis hästbår 14
Maria Anna av Österrike 107ff, 110, 113, 115, 121
Maria Elisabeth av Sachsen 31
Marie Thérèse av Österrike (fransk drottning) 24f
Marot, Daniel, ornamentsstickare 104ff, 107, 112, 122
Mars 47, 57f, 65, 81, 96ff
Masreliez, Adrian, bildhuggare 140ff, 145, 153f
Maveil, Simon, vagnmakare 29
de Meaux, Jacques, målare 57, 71f, 74
Mercurius 82
van der Meulen, Adam Frans 24ff
Meussel, Johan Dietrich, hovslagare 139f
Michel, Jacques, handelsman 73
Minerva 48, 66, 78
de Montespan, Madame 42
Moreau 55
de Morville, greve 134
Mozenigo, Alviso 119
Mårtenson, Anders, glasmästare 133
Möller, Diedrich, guldsmed 70
Neptunus 26
Nemesis 85
Nordin, Lorentz, hovschatullmakare 160
Nyman, Anders, klensmed 63, 74
Oldenburg, Frantz, E., gulddragare 144ff
Osuna 112f, 115
Osuna karossen 111ff, 118f, 120f
Oxenstierna, Axel 28
Oxenstierna, Bengt 82
Pallas Athena 66
Palmskiöld, Elias, aktuarie 75
Panofsky, Erwin 85, 87f
Paradin, Claude 152
Pasch, Johan, handelsman 72
Pasch, Johan, hovmålare 142f
Pasch, Samuel, möbelsnickare 144
Paul, David, sporrsmed 73
Pax 26, 34, 115
Peraud, M, målare 121
Peter I av Ryssland 18
Petterson, Hinrich, smed 70
Petersen, Wolter, handelsman 73
Peyron, Barthelemi, sidenfabrikör 144
Pfeffer, Johan Petter, sadelmakare 144ff, 149f, 160
Pfeiffer, Johan, vagnmakare 128, 132
Picart, Bernard, kopparstickare 112ff
pilentum 9

Portland, lord 53, 104
Première carosse doré 112ff
Prudentia 26f, 96f
Rehn, Jean Eric 138f, 145f, 148ff
de Ribeyra 121
Rieger, Jeremias, förgyllare 64, 66, 94
Ripa-Baudoin 77, 82, 91
Ripa, Cesare 77, 82, 88, 90, 96
rossbår 13, 14
Roubo, André Jacob 15f
Rung, gördelmakare 136
Rydholm, Daniel, sadelmakare 150
Ryman, Johan, gulddragare 144
Samzelius, John 10, 71
Sasse, Johan, kopparstickare 30
Schar 168
Scheffer, Carl Fredrik 146
Schenander, Niclas, bildhuggare 128, 132
Schor, Giovanni Paolo 20
Schrickell, Elsa, gulddragerska 73
Schröder, Caspar, bildhuggare 133
schäs 39, 53
Scotin l'ainé, Gérard Jean-Baptiste, kopparstickare 78
senft 11, 13f
Sergel, Christopher, hovbrodör 145, 149
Sofia Albertina av Sverige 160
Sofia Magdalena av Sverige 157f
Sparre Larsson, Carl 30
Sparwenfeldt, Johan H, hovstallmästare 137ff, 150, 157
Stenbockska karossen 133
Stenbock, Magnus 75, 132f
Stierrenhök 38
de St Luc 121
Stockholmskarossen *se Berainvagnen*
sängvagn, se dormeuse
Temperantia 26, 97
Teodosius 12
Tersmeden, Carl 160
Tessin, Nicodemus d y 18, 21, 39ff, 47f, 53, 60ff, 70ff, 81, 88, 90, 94f, 97, 99f, 102, 123, 125f, 133, 168ff
Tiden 82
Tizian/Titian 87ff
Tott, Claes 28f
Toutin, Valentin, handelsman 74
triumfvagn 9, 22, 30
Trofévagnen 28
Törnquist, Göran Josua (Adelcrantz) 55
Ulrika Amalia av Danmark 74
Ulrika Eleonora d y av Sverige 74, 132ff, 152, 166
Ulrika Eleonora d ä av Sverige 18, 32, 34, 37, 39, 62, 74, 163
Wackernagel, Rudolf 24, 44, 60, 115, 119, 121
Valerian, J P 77, 94
Wardenbourg, Carl Friedrich, guldsmed 70
Wattrang, stallmästare 134
Wehser, Johan Rudolf, gördelmakare 139, 144
Wiebel, hovstallmästare 134
Weigert, Roger-Armand 76ff, 90, 101f
Venus 85ff, 88, 90, 98, 101f
Vesper 88
Wikman, Johan, målare 133f
Viktoria 26, 47f, 66, 78, 81, 94, 98, 141
Wilhelm III av England/Wilhelm av Oranien 53, 104, 107, 112, 121
Wilhelm, Mattias, hovsnickare 63
de Vivonne 26
Åhman, stallbokhållare 144
Åkerman, Christopher, vagnmakare 133
Årstafrun 160
Ädelheten 95

Liten fransk–svensk ordlista

rouler carrosse = ha eget ekipage, vara rik
carrossée = en vagn full
cheval de carrosse = drummel
route carrossable = god körväg

LIVRUSTKAMMAREN



Liber
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-09030-9